LA

DÉPOT GÉNÉRAL DE LA MARINE.

68118
15

# EXPÉDITIONS ARCTIQUES

A

# LA RECHERCHE DES NAVIRES

SOUS LES ORDRES

## DE SIR JOHN FRANKLIN.

**Annales hydrographiques (1852).**

1re PARTIE.

Revue et mise en ordre par **B. DARONDEAU**, ingénieur hydrographe.

PARIS,
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE ADMINISTRATIVES
**DE PAUL DUPONT,**
Rue de Grenelle-Saint-Honoré, n° 45.

1853

LIBRARY,
Northwest Territories
and Yukon Branch
Department of the Interior
No. 8 A.

G
.A2
.D3

91(08) [Franklin, 1845-48]
D251

Nous continuons la reproduction des divers documents relatifs aux expéditions envoyées par le gouvernement anglais à la recherche des navires de sir John Franklin.

Il y a près de sept ans et demi que ce hardi navigateur a quitté l'Angleterre, et les seules traces que l'on ait trouvées de son passage dans les régions polaires ont démontré, ainsi que nous l'avons vu, que la baie située entre le cap Riley et l'île Beechey avait été le lieu d'hivernage de l'expédition dans la saison de 1845 à 1846, et que le départ semblait s'être effectué subitement.

Nous avons mentionné le départ, dans les premiers jours de janvier 1850, d'une nouvelle expédition composée de l'*Enterprize* et de l'*Investigator*, sous les ordres du capitaine Collinson, et qui devait continuer les recherches, en passant par le détroit de Behring. Avant de faire connaître les quelques détails que l'on a appris sur cette expédition, nous donnons les instructions de l'Amirauté au capitaine Collinson.

Nous ferons connaître ensuite les diverses expéditions projetées ou proposées, celles en cours d'exécution, ainsi que tous les détails qui se rattachent à ces recherches. Nous joignons à ces renseignements la carte des régions arctiques comprises entre la baie de Baffin et le détroit de Behring, et la carte de l'Amérique arctique avec l'indication des nouvelles découvertes.

B. Darondeau.

---

# EXPÉDITIONS ARCTIQUES

# A LA RECHERCHE DES NAVIRES

SOUS LES ORDRES

## DE SIR JOHN FRANKLIN.

*Instructions données par l'amirauté au capitaine Collinson, commandant* l'Enterprize.

1. Les tentatives faites pendant ces deux dernières années pour retrouver l'*Erebus* et le *Terror* ont, comme vous le savez, été infructueuses, et l'accès des îles Parry a été rendu impossible par l'accumulation des glaces dans le fond du détroit de Barrow; il se peut, cependant, que la même rigueur dans le temps n'existe pas à la fois à l'entrée orientale de la mer Arctique, et à son entrée occidentale. En conséquence, nous avons résolu, dans une affaire d'une si haute importance, d'envoyer une expédition qui se rendra dans la mer Polaire, en passant par l'Ouest. Pleins de confiance dans votre zèle et votre intelligence, nous avons pensé qu'il convenait de vous donner le commandement du bâtiment de S. M. l'*Enterprize* et de placer également, sous vos ordres, le bâtiment de S. M. l'*Investigator*. Ces deux navires sont parfaitement garantis contre l'effet du choc des glaces; ils sont disposés pour les climats polaires au moyen d'appareils à air chaud; ils sont munis de vivres pour trois ans, ainsi que d'une grande quantité d'objets

de rechange. Vous êtes donc invité, aussitôt que ces bâtiments seront en état de prendre la mer, à faire route directement pour le cap des Vierges, afin d'arriver en juillet au détroit de Behring.

2. Au cap des Vierges, vous trouverez un bâtiment à vapeur que le commandant en chef des forces navales dans l'océan Pacifique a reçu l'ordre d'y expédier pour vous remorquer dans le détroit de Magellan, le canal de Wellington, et de là jusqu'à Valparaiso.

3. Arrivé dans ce port, vous ferez toute la diligence possible pour renouveler votre eau et procurer des vivres frais à vos équipages; vous compléterez votre biscuit et vos autres provisions, et, cela fait, vous vous mettrez immédiatement en route pour les îles Sandwich.

4. Il n'y a guère de chance que vous atteigniez ces îles assez à temps pour y rencontrer le bâtiment de S. M. l'*Herald*, commandé par le capitaine Henry Kellett; mais si cela arrive, vous recevrez de cet officier non-seulement toute espèce d'assistance, mais beaucoup de renseignements utiles sur votre traversée jusqu'au détroit, et sur ce que vous aurez à faire dans le Nord. Il est moins probable encore que le bâtiment de S. M. le *Plover* s'y trouve; mais si vous l'y rencontrez, vous devrez prendre sous vos ordres ce bâtiment et le commander Moore.

5. Aux îles Sandwich, vous trouverez de nouveaux ordres que nous avons l'intention de vous envoyer par la malle de Panama, au mois de mars prochain; mais, s'il ne vous en arrive pas, ou si ces ordres ne modifient en rien les présentes instructions, vous mettrez le plus de diligence possible à ravitailler vos deux navires, à vous procurer les Esquimaux nécessaires pour vous servir d'interprètes, et à faire tous vos préparatifs pour vous diriger vers le détroit de Behring, afin d'atteindre les glaces avant le 1er août.

6. L'examen des divers ordres transmis au capitaine Kellett vous fera voir que le lieu où vous pourriez le rencontrer est bien incertain. Vous trouverez probablement l'*Herald* et le *Plover* ensemble.

7. Nous pensons qu'il est essentiel qu'une fois entré dans les glaces vous établissiez un dépôt ou lieu de secours pour les

détachements qui pourraient se rabattre dessus. Dans ce but, vous ferez mettre le *Plover* en un lieu sûr, et le plus avancé qu'il sera possible, tel que la baie Wainwright ou la crique de la pointe Hope; mais si ces ports n'offrent pas de sécurité, et si on n'en découvre pas plus près de la pointe Barrow, c'est à l'île Chamisso, ou sur tout autre point du golfe de Kotzebue, que le *Plover* trouvera l'abri nécessaire.

8. Considérant, néanmoins, la nature du service auquel aura déjà été employé le *Plover*, et la possibilité qu'une partie de son équipage ne soit plus en état de supporter les fatigues d'un plus long séjour dans ces latitudes, vous demanderez des hommes de bonne volonté de ce navire et de l'*Herald*, s'il se trouve là, en nombre suffisant, pour former un équipage au *Plover*. Vous veillerez à ce que les hommes que l'on choisira soient bien notés, et que leur nombre ne dépasse pas celui qui est actuellement nécessaire pour les soins du navire et pour le défendre contre quelque attaque perfide de la part des naturels de la baie Norton.

9. Les officiers mariniers ne pouvant plus continuer leurs services, par raison de santé, seront remplacés par des hommes de bonne volonté; ces volontaires doivent être soumis à une visite stricte et consciencieuse de la part des officiers de santé des différents navires, et l'on ne devra conserver que ceux qui paraîtront, sous tous les rapports, propres à supporter cette prolongation de service; et le reste des hommes nécessaires pour compléter l'équipage sera versé par l'*Enterprize* et l'*Investigator*.

10. Lorsque l'équipage sera ainsi formé, pour continuer à être sous les ordres du commander Moore avec les officiers actuellement embarqués sur le *Plover*, ou ceux qui se proposeront volontairement, l'*Hérald*, s'il est sur les lieux, devra verser à bord du *Plover* tous les vivres, le combustible et les approvisionnements dont le capitaine Kellett pourra disposer, et cet officier devra bien calculer quels seront les approvisionnements nécessaires, non-seulement pour les besoins du *Plover* jusqu'à l'automne de 1853, mais encore pour les détachements de l'expédition de sir John Franklin, qui pourraient y arriver, et pour le cas où des détachements de l'*Enterprize* ou de l'*Investigator* viendraient se rabattre sur le *Plover*.

11. Toutefois, en versant à bord du *Plover* les provisions que nécessiteront ces divers besoins, on devra tenir compte du nombre d'hommes qui resteront sur l'*Herald*, et de la quantité de vivres nécessaires pour atteindre Woahou ; en outre, le capitaine Kellett vous remettra tous les *baidars* ou bateaux légers dont il pourra disposer, et qui formeront un supplément précieux à vos embarcations ou à celles de l'*Investigator*, lorsque des détachements d'explorations seront expédiés des navires au printemps ; et tout ceci terminé, il se mettra en route pour les îles Sandwich, afin d'y compléter ses vivres, et, de là, il se dirigera sur Hong-Kong pour effectuer son retour en Angleterre, conformément à nos ordres du 14 décembre dernier.

12. En envoyant le *Plover* prendre ses quartiers d'hiver, vous donnerez l'ordre au commander Moore de vous y attendre jusqu'à ce que vous l'ayez rejoint, ou dans le cas où il ne vous verrait pas, jusqu'à la fin de l'été de 1853; c'est à cette époque, et non pas à celle où son départ deviendrait nécessaire pour assurer son passage au milieu des îles Aleoutes, que le *Plover* devra quitter le détroit de Behring, et il fera toute diligence possible pour se rendre à Valparaiso, en touchant aux îles Sandwich afin d'y faire des vivres. Dans ce port, il recevra du commandant en chef de nouveaux ordres relatifs à son retour en Angleterre.

13. Si vous rencontrez l'*Herald* et le *Plover* au N. et à l'E. du détroit de Behring ou dans la mer Polaire, l'*Herald* devra vous quitter pour accompagner le *Plover* jusqu'à son port d'hivernage, et, si le temps et les circonstances le permettent, il devra leur prêter assistance pour s'y établir.

14. Dans le cas où vous auriez à faire hiverner vos navires sur le continent ou les côtes des Esquimaux, vous rencontrerez probablement quelques tribus errantes ou des Indiens. Vous vous tiendrez avec eux dans des termes amicaux, en leur faisant présent de quelques-uns de ces articles auxquels ils attachent de la valeur ; mais vous aurez bien soin de ne pas vous laisser surprendre par eux ; vous agirez, au contraire, toujours avec beaucoup de prudence, et vous vous tiendrez constamment en garde contre toute agression perfide de leur part. En leur offrant des récompenses que vous leur donnerez de la manière

qui vous semblera le plus convenable, vous ferez en sorte de les décider à se rendre à l'un des établissements de la baie d'Hudson, pour y porter des rapports de vous, sur votre situation et la marche de vos opérations, en demandant avec instance que ces pièces soient transmises en Angleterre, dans le plus bref délai.

15. En quelque endroit que vous établissiez vos quartiers d'hiver, vous profiterez de toutes les ressources en votre pouvoir, pour la conservation de la santé et du bien-être des hommes confiés à vos soins, et vous vous attacherez à entretenir leur gaieté.

16. Nous laissons à votre appréciation et à votre discrétion la route que vous aurez à suivre après que vous aurez doublé la pointe Barrow, et que vous serez entré dans la glace ; vous serez considérablement aidé, à cet égard, par ce que vous dira le capitaine Kellett, si vous le rencontrez aux îles Sandwich, ainsi que par les observations de sir Edward Parry et du capitaine Beechey, comprises dans les memoranda dont nous vous envoyons des copies.

17. Nous avons donné ordre qu'il vous fût remis non-seulement une copie des ordres qui ont été transmis au commander Moore, mais aussi de tous ceux qui, de temps à autre, ont été donnés au capitaine Kellett, ainsi que des instructions remises au capitaine sir James Ross, lorsqu'il a fait une première tentative par l'E. pour retrouver les bâtiments de sir John Franklin, en passant par la baie de Baffin. Vous serez, en outre, muni de toutes les relations imprimées de voyages dans ces contrées septentrionales ; les mémoranda et les intructions rédigées par sir John Richardson, concernant les mœurs, les habitudes des Esquimaux, et le meilleur moyen d'établir des rapports avec ces peuples, vous seront également remis, et ils ajouteront des renseignements précieux aux documents laissés à votre disposition.

18. Nous pensons qu'il est bon de vous recommander de ne pas souffrir que les deux navires placés sous vos ordres se séparent, excepté en cas d'accident ou d'absolue nécessité, et nous désirons que vous conserviez les relations les plus complètes avec le commandant de l'*Investigator*, que vous ayez en

lui toute confiance, et que vous lui fassiez connaître la teneur générale de vos instructions, ainsi que vos plans et vos projets de temps en temps. De cette manière, l'union de vos efforts tournera tout au profit du service, dans l'accomplissement de votre mission ; et, dans le cas d'une séparation inévitable, ou d'un accident dont vous seriez victime, le commander M'Clure aurait l'avantage de connaître, jusqu'au dernier moment, toutes vos idées et vos projets relativement à l'exécution de l'entreprise qui vous est confiée.

19. Nous vous recommandons aussi un échange, aussi fréquent qu'il se pourra, des observations faites à bord des deux navires; que tout renseignement obtenu par l'un soit, aussi promptement que possible, communiqué à l'autre, pour qu'il en profite et puisse se guider dessus.

20. Dans le cas où une catastrophe irréparable vous priverait de l'*Enterprize*, vous êtes autorisé à prendre le commandement de l'*Investigator*, et vous adopterez à l'égard des officiers et des équipages, toutes les dispositions les plus conformes aux règles du service, et, en même temps, les plus propres à assurer le succès de l'expédition.

21. Dans le cas où la Grande-Bretagne serait en guerre avec quelque puissance étrangère, pendant votre absence, vous devrez vous abstenir du moindre acte d'agression envers tout navire appartenant à cette puissance; car il est de règle chez les nations civilisées que les navires chargés d'une mission comme la vôtre restent étrangers à toutes les opérations et à toutes les conséquences de la guerre.

22. En exécutant les ordres qui précèdent, vous profiterez de toutes les occasions qui se présenteront pour faire connaître à notre secrétaire la marche successive de vos opérations, de même que vos projets ultérieurs. Pendant la durée de votre voyage, vous jetterez, de temps en temps, à la mer, un des cylindres de fer blanc qui vous ont été délivrés, avec indication de la date, de votre position, etc., et vous aurez soin de les envelopper dans des barils que vous ferez confectionner ou dont vous pourrez disposer, etc. En arrivant en Angleterre, vous vous ferez remettre, par toutes les personnes embarquées sur les deux navires, leurs tables de loch, journaux, cartes,

dessins, etc., en leur faisant connaître que ces documents leur seront rendus plus tard.

23. Dans le cas où vos recherches seraient infructueuses et lorsque vous quitterez définitivement les mers polaires, ou bien que vous vous disposerez à vous établir dans vos quartiers d'hiver à la fin d'une saison, nous ne saurions trop formellement vous recommander la plus grande prudence et les soins les plus vigilants, pour vous retirer à temps, de manière à ne point livrer au hasard la sûreté de vos navires et la vie des hommes qui vous sont confiés, en vous laissant enfermer sur un point où les vivres pourraient vous manquer.

Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de vous donner des instructions plus détaillées, qui pourraient peut-être vous embarrasser dans un service de cette nature; nous n'avons donc qu'à vous répéter que nous nous fions à votre jugement et à votre résolution pour faire tout ce qui est humainement possible dans le but de délivrer les navires absents, et que vous saurez vous retirer à temps, lorsque vous en serez arrivé à cette pénible conclusion que vos efforts seraient infructueux.

24. Vous devrez vous rappeler que le but de l'expédition est de vous assurer du sort de sir John Franklin et de lui porter secours; et, en aucune façon, de faire des recherches géographiques ou scientifiques, et nous terminons ces instructions, avec un vif espoir que la Providence couronnera de succès vos efforts, et que ceux-ci parviendront à dissiper l'incertitude et le mystère qui couvrent encore le sort de nos malheureux compatriotes.

*Signé* F.-T. Baring.

J.-W.-Dundas.

D'après les nouvelles reçues au commencement de 1851, l'*Enterprize*, qui avait quitté les îles Sandwich le 30 juin 1850, était, le 9 août suivant, devant le cap Lisburne, cherchant le *Plover;* il fit route pour la pointe Barrow sans avoir vu ce navire. Là, le capitaine Collinson, profitant d'une ouverture qui existait dans les glaces, se dirigea vers le N.; mais, le 19 août, étant par 72° 30′ de latitude et sur le méridien de cette pointe,

il fut obligé de revenir sur ses pas, puis de faire route vers l'Ouest. Ayant doublé une énorme masse de glace, il pénétra de nouveau dans le N. par 73° 20′ de latitude, où il fut encore arrêté par les glaces ; cette latitude est la plus haute à laquelle on soit jamais parvenu dans le N. du détroit de Behring. La saison était avancée et le capitaine Collinson ne put trouver un endroit favorable à l'E. du golfe de Kotzebue pour y faire hiverner l'*Enterprize*, à cause de son grand tirant d'eau. En arrivant au port Clarence près du cap Lisburne, le capitaine Collinson fut fort surpris d'apprendre que l'*Investigator*, capitaine M'Clure, avait doublé le cap Lisburne avant lui, et qu'il avait été, le 4 août, vu par le *Plover*, au large des îles Seahorse, dans l'O. de la pointe Barrow. L'intention du capitaine M'Clure était de pousser dans l'E. jusqu'au cap Bathurst, à l'embouchure de la rivière Mackensie. Son dessein était de quitter cette position l'été suivant pour faire route vers la terre de Banks, qui est voisine de l'île Melville. C'est là un projet hardi, méritant bien le succès, mais plus facile à concevoir qu'à exécuter.

Pour en revenir au capitaine Collinson, le 31 août, il était devant le cap Lisburne dans le détroit de Behring : son intention était de se porter, le lendemain, vers le cap des Glaces; puis de faire route pour Hong-Kong, où il comptait hiverner. De ce point, il devait revenir au printemps, dans le détroit de Behring. L'*Herald* était à Honoloulou, le 16 octobre, se disposant à partir à la fin du mois pour Hong-Kong et l'Angleterre. Le *Plover*, capitaine Moore, était resté dans le détroit de Behring, et avait trouvé un lieu sûr pour hiverner dans le havre Grantley, près du cap Clarence.

D'après une dépêche portant la date du 27 octobre 1851, et écrite par le capitaine Wellesley, commandant le *Dœdalus*, chargé de ravitailler le *Plover*, on n'avait d'autres nouvelles de cette expédition que celle de la mort du lieutenant Barnard, appartenant à l'*Enterprize*, qui avait été laissé à l'établissement russe de la baie Norton, pour aller prendre des renseignements dans les autres établissements russes de la côte d'Amérique, et auprès des naturels du pays; cet officier avait été massacré, ainsi que son interprète, par un parti d'Indiens Ko-ya-kak.

Enfin, pour terminer tout ce qui se rapporte à l'expédition

du détroit de Behring, nous donnerons les détails suivants, empruntés au *Nautical-Magazine* de juillet 1852 :

« Le navire de S. M. l'*Amphitrite*, capitaine Frederick, chargé de vivres et d'approvisionnements pour le *Plover*, a appareillé le 7 avril de Callao pour les îles Sandwich, se rendant au détroit de Behring. Le commander Maguire et les officiers destinés pour le *Plover*, rejoindront l'*Amphitrite*, à son arrivée aux îles Sandwich. C'est avec un vif intérêt que nous attendons des nouvelles de l'expédition de l'Ouest, surtout celles qui seront relatives aux recherches des capitaines Collinson et M'Clure; celui-ci est depuis deux ans dans les glaces, et s'il n'a pu s'avancer dans l'E., il reviendra probablement sur le *Plover*. L'*Amphitrite* peut, à ce que nous présumons, être attendue à San-Francisco, vers le mois d'octobre, et les nouvelles qu'elle apportera, parviendront en Angleterre en décembre. Nous ne serions cependant pas surpris d'apprendre qu'au printemps de cette année quelques détachements ont été envoyés du navire du capitaine Collinson et ont communiqué avec les établissements de la baie d'Hudson, sur la rivière Peel ou le Mackensie, auquel cas nous pourrions espérer des nouvelles en août. Il est probable que le capitaine M'Clure se sera avancé très-loin dans le N., pendant les deux années de son séjour dans ces régions. »

Pendant le printemps de 1850, M. Rae est enfin parvenu à réaliser le projet qu'il avait vainement tenté d'exécuter l'année précédente : il a franchi les glaces devant la rivière Coppermine, et a réussi à gagner la terre Victoria; il a reconnu qu'elle se reliait à la terre de Wollaston et qu'elle s'étendait dans la direction du N. et de l'O. jusqu'à 220 milles de la côte septentrionale de la terre de Banks. M. Rae se proposait de continuer son exploration pendant l'été, si la glace se divisait suffisamment pour permettre le passage des bateaux.

Divers plans de recherches ont été proposés par des particuliers. Nous mentionnerons, en première ligne, celui du lieutenant Pim, qui, cédant au désir de Lady Franklin, se proposait d'explorer par terre, les côtes de la Sibérie, dans l'espoir d'y

trouver des traces de sir John. Le gouvernement russe avait généreusement promis son appui, et l'intrépide voyageur est parti le 20 novembre 1851, pour mettre son projet à exécution. Il devait se rendre d'abord à Saint-Pétersbourg, puis de là successivement à Moscou, Tobolsk, Irkoutsk, Yakoutsk, et, de cette dernière ville, descendre la Lena jusqu'à la mer Arctique.

Mais quand il s'agit de mettre ce projet à exécution, les difficultés dont il était hérissé furent reconnues pour des obstacles insurmontables, et le gouvernement russe dut faire connaître au gouvernement anglais l'impossibilité de donner suite aux idées du lieutenant Pim.

Nous donnons plus bas un extrait d'une lettre écrite, à ce sujet, par M. de Nesselrode à sir Hamilton Seymour, et communiquée à la Société géographique de Londres.

La déclaration du gouvernement impérial mentionnée dans la lettre de Son Excellence commence par des témoignages du vif intérêt que l'empereur n'a cessé d'éprouver pour les généreux efforts tentés par le gouvernement anglais dans le but de découvrir des traces de l'expédition de Franklin, comme le prouve, du reste, la coopération de S. M. I. Des ordres spéciaux ont été donnés à ses officiers et à ses sujets des côtes d'Asie et d'Amérique pour qu'ils assistent par tous les moyens possibles les explorateurs anglais. De plus, des instructions ont été données pour qu'on fournisse tous les renseignements relatifs aux naufrages qui ont pu avoir lieu sur les côtes Nord de Sibérie. Le rapport continue ainsi :

« C'est avec les mêmes sentiments de sympathie que l'empereur a appris l'expédition proposée par le lieutenant Pim, de la marine britannique. Mais malheureusement, entre la conception d'un pareil projet et son exécution, il existe des difficultés physiques et des obstacles insurmontables que, dans son généreux dévouement, M. Pim ne semble pas avoir suffisamment appréciés; et il est du devoir du gouvernement russe de l'éclairer à cet égard.

« Il est facile de tracer sur la carte du monde, à travers les immenses déserts de la Sibérie septentrionale, un itinéraire qui mène au but que désire atteindre le lieutenant Pim; mais pour l'exécution d'un pareil projet, on ne doit pas oublier

que, outre d'énormes distances à parcourir, on doit aussi traverser de vastes déserts, ensevelis sous des neiges éternelles, et qui n'offrent ni moyens de transport, ni ressources; régions désertes et inexplorées, où sont éparses à de vastes intervalles, des tribus à l'état sauvage, sur lesquelles le gouvernement russe n'exerce pas la moindre influence. Les dispositions belliqueuses de ces peuplades, la barbarie de leurs mœurs, leur haine pour les étrangers, sont telles que le gouvernement impérial regarde comme impossible de garantir la sécurité personnelle du lieutenant Pim et de ses compagnons de voyage.

« Pour donner une idée des difficultés que présente un pareil voyage, il suffira de rappeler l'expédition entreprise, il y a quelques années par l'amiral Wrangel. Préparée deux ans à l'avance par les autorités locales, cette expédition quoique comprenant un cadre de recherches beaucoup moins étendu que celle dont il est question aujourd'hui, dut encore être restreinte, par suite d'une mortalité survenue parmi les chiens employés à tirer les traîneaux; et cependant, malgré cette réduction, on avait demandé encore 50 traîneaux et 600 chiens.

« D'après cet exemple, il est facile de juger quel sort attendrait M. Pim et ses compagnons dans leur tentative d'exécuter un voyage d'une étendue presque triple de celui accompli par l'amiral Wrangel, et dans lequel l'officier anglais devant être accompagné d'interprètes, devrait être pourvu de moyens de transport beaucoup plus considérables.

« Pour définir avec plus de précision la nature de ces difficultés, et pour établir la base d'une estimation approchée il suffira de se rappeler que, puisque l'amiral Wrangel a été forcé d'employer 50 traîneaux et 600 chiens (chaque traîneau consommant de cinquante à soixante-dix harengs salés pour la nourriture d'un jour), l'expédition du lieutenant Pim exigerait de 1,200 à 1,500 chiens et des vivres en proportion. Cependant ces animaux ne sont qu'en nombre suffisant pour l'usage des habitants, et il est douteux qu'il fût possible de réunir une si grande quantité de chiens, lors même qu'on ne tiendrait pas compte de la ruine totale des naturels, qui en serait évidemment la conséquence.

« Quant à l'idée d'entreprendre, dès à présent, un pareil voyage à pied, sans avoir fait les préparatifs nécessaires, le gouvernement impérial n'hésite pas à la regarder comme matériellement impraticable. »

Après quelques observations sur l'improbabilité que l'expédition de Franklin ait fait naufrage dans la mer glaciale au N. de la Sibérie sans que quelque information sur cet événement eût été donnée par les naturels au gouvernement impérial, le rapport termine en déclarant que le gouvernement de S. M. I. ayant à cœur de *ne rien négliger* de ce qui peut contribuer à la grande œuvre d'humanité poursuivie avec tant de persévérance par le gouvernement britannique, saisit cette occasion de proposer au lieutenant Pim d'entrer en relations avec M. Baer et M. Middendorf. On pourra par ce moyen indiquer telle mesure qu'il conviendrait d'adopter ultérieurement pour avoir des nouvelles des bâtiments perdus.

Vers la fin de 1851 également, le capitaine Beatson organisait une expédition particulière qui devait se rendre d'Angleterre, au commencement de l'année suivante, dans une partie de l'univers non encore explorée. Cet itinéraire était basé sur la conviction que sir John Franklin s'est avancé dans le canal Wellington à une grande distance dans l'Ouest. Le capitaine Beatson prétendant que le passage des mers arctiques dans l'océan Pacifique, par le détroit de Behring, était l'objet formel de l'expédition de sir John Franklin, se proposait de rester cinq ans en exploration, et de ne revenir en Angleterre que lorsqu'il aurait la certitude qu'il ne lui restait plus de chance de succès.

Voici la lettre que M. Beatson a adressée à ce sujet au président de la Société de géographie de Londres.

« 12 *janvier* 1852. La question de la recherche de sir John Franklin a été si fréquemment discutée par les membres de cette société savante, et d'autres personnes qui connaissent bien la navigation des mers polaires, que je suppose qu'il y aurait de la présomption de ma part à essayer d'expliquer mes raisons

pour commencer les recherches à partir de la partie N. O. du détroit de Behring. Je pense que plusieurs personnes sont de l'opinion qu'on peut atteindre une latitude N. très-élevée dans les eaux libres aperçues par Wrangel, et que, par conséquent, un vapeur à hélice peut s'y frayer un passage. Qu'il me soit permis seulement de mentionner que cette idée ne m'est pas venue à l'improviste, mais que j'y ai réfléchi depuis plus de deux ans. A mon arrivée d'Afrique, à la fin de 1849, après le retour de sir James Ross, j'ai commencé à réfléchir sérieusement sur les causes probables de la détention de sir John Franklin; me trouvant en Russie l'année dernière, en causant sur ce sujet avec des officiers de la marine impériale qui avaient été dans les mers arctiques, j'ai remarqué que leur opinion était exactement conforme à la mienne : savoir que sir John devait avoir passé au N. des îles Parry, et qu'il ne songerait jamais à revenir sur ses pas avant d'être sur le méridien du détroit de Behring. Ils pensaient aussi que, une fois arrivé là, il serait arrêté dans sa route vers le S., par une chaîne d'îles s'étendant fort loin dans l'O. et formant en réalité la continuation des îles Parry. Supposons maintenant que Franklin soit parvenu aussi loin dans l'O., et qu'il y soit arrêté, on ne peut admettre qu'il abandonnerait l'espérance de franchir cette dernière barrière, et de réaliser ainsi la découverte du passage dans l'océan Pacifique, pour retourner sur ses pas à partir d'un point qu'il aurait mis quatre années à atteindre. Que ferait en pareil cas un homme courageux? Certes il ne battrait pas en retraite avant deux ou trois ans, surtout si, comme nous l'espérons, il avait trouvé des animaux en quantité suffisante pour la nourriture de tous. Je pense que sir John Franklin est quelque part au N. du détroit de Behring, et certainement à peu de distance dans l'E.; et dans cette croyance j'ai écrit à Lady Franklin en octobre dernier pour lui exposer mon plan, et solliciter son assistance, laquelle, je suis heureux de le dire, m'a été immédiatement accordée. Depuis, je me suis occupé à chercher un navire convenable, que j'ai acheté et qui est maintenant dans un bassin pour recevoir les modifications nécessaires. C'est une goëlette de près de 200 tonneaux, mais susceptible de porter beaucoup plus. J'ai le projet de la munir de trois machines séparées, de huit

chevaux chacune, avec des chaudières distinctes : au moyen de cette disposition je pourrai économiser une très-grande quantité de combustible, en n'employant qu'une ou plusieurs machines suivant les circonstances. Mon équipage se composera de quinze hommes et de moi. Par un choix judicieux de mes vivres, je pourrai en emporter en quantité suffisante pour cinq ans. J'espère avoir terminé toutes ces dispositions et être à même de quitter l'Angleterre à la fin du mois prochain et de me rendre directement aux îles Sandwich ; après y avoir complété mon charbon, je me mettrai en route pour le détroit où j'espère pouvoir entrer vers le milieu ou la fin de juillet. Une fois là, ma route sera naturellement subordonnée à l'état de la glace. S'il y a moyen de m'avancer dans le N., sur le méridien du détroit ou dans son voisinage, je le ferai ; dans le cas contraire, mon intention est de pousser au N. O. jusqu'à ce que j'arrive à la mer ouverte vue par Wrangel ; ou peut-être je réussirai à m'avancer dans le N., et puis dans l'Est. Si je ne parviens pas jusqu'à cette distance, le long de la côte, cette année, je pourrai employer le printemps, avant la rupture des glaces, à essayer d'arriver à la terre vue par le capitaine Kellett, de l'île de l'Herald, et je serai ainsi en mesure d'accomplir une partie du plan proposé par le lieutenant Pim. Au commencement du printemps, je m'avancerai au N. et à l'E., et, dans cette direction, je trouverai probablement quelques traces des navires absents. Je pense qu'il serait utile, et telle était d'abord mon intention, d'avoir un autre petit vapeur à hélice, d'une plus grande force, comme conserve. J'ai le regret de dire que je ne suis pas en mesure de réaliser ce désir ; mais néanmoins je suis déterminé à faire du mieux que je pourrai.

*Signé* Donald Beatson.

Cette expédition ne devait pas plus que celle projetée par le lieutenant Pim se réaliser, d'après le plan primitif. Les fonds versés par Lady Franklin et par les souscripteurs à l'expédition servirent à l'achat d'une goëlette d'environ 170 tonneaux, et munie d'une machine à hélice de la force de 30 chevaux, dont le commandement fut confié au capitaine Ingleflied.

Ce navire, qui fut nommé l'*Isabel*, partit d'Angleterre le 10 juillet 1852 avec des provisions pour cinq ans. Son commandant se proposait de remonter la baie de Baffin jusqu'aux détroits de Smith et de Jones, si cela lui était possible. et de revenir en longeant la côte Ouest de la baie de Baffin et celle du Labrador. Les résultats de cette expédition ont été, ainsi que nous le verrons plus loin, négatifs pour le but qu'on se proposait, mais d'une haute importance pour la géographie.

Un autre plan de recherches qui ne paraît pas avoir eu de commencement d'exécution a été proposé par M. Petermann, membre de la Société géographique de Londres.

Partageant l'opinion générale que Franklin a franchi le détroit de Wellington, M. Petermann suppose qu'il est parvenu à une distance considérable, et qu'il lui serait dès lors très-difficile, sinon impossible, de retourner sur ses pas, s'il a trouvé que le retour par toute autre route est impraticable.

On sait maintenant, et les témoignages de l'amiral Wrangel, de Parry, ainsi que ceux d'autres voyageurs en font foi, que, au N. de la côte de Sibérie, à une distance assez peu considérable, il existe une mer libre dans toutes les saisons; qu'une semblable mer se trouve dans le N. des îles Parry; selon toute probabilité, ces deux mers libres forment un vaste océan arctique, qui est navigable.

C'est là, suivant M. Petermann, que doivent désormais se porter les recherches; là seulement que se révélera le mystère de la disparition de Franklin.

Le détroit de Wellington, celui de Behring, qui, du côté de l'Amérique, sont les deux issues principales par lesquelles on peut pénétrer dans le bassin polaire, sont trop sujets, vu leur proximité des terres, à être encombrés et même fermés par les glaces, pour qu'on puisse espérer de les franchir; aussi toutes les tentatives faites pour retrouver par cette route les navires disparus ont-elles échoué.

Mais on peut encore arriver à cet océan polaire par deux autres voies : le canal compris entre le Groënland et le Spitzberg, et celui qui sépare le Spitzberg de la Nouvelle-Zemble;

celui-ci, en raison de sa grande largeur, a moins de chances que tout autre d'être encombré par les glaces, et M. Petermann pense qu'en s'éloignant des côtes on trouverait la mer libre. S'appuyant sur les récits des voyageurs, et spécialement sur ceux de Barentz, l'auteur de la proposition fait remarquer que sous ces parages l'hiver est moins froid que l'été; dans cette saison aussi, les courants ne portent plus du pôle vers l'équateur, mais très-probablement ils se dirigent vers le pôle; d'ailleurs, à cette époque, les grands fleuves de la Sibérie sont gelés, et n'apportent plus au grand courant arctique le tribut de leurs eaux; il en résulte que ce courant affaibli, annulé presque, n'empêche plus le Gulf-Stream de faire sentir son influence jusque auprès des côtes de Sibérie.

Telles sont les conjectures d'après lesquelles M. Petermann conclut qu'une expédition dirigée vers ces parages devrait partir d'Angleterre, de manière à arriver à la mer Glaciale à la fin de février ou au commencement de mars, afin d'avoir tout le printemps et l'été pour explorer l'océan Polaire.

Nous ferons remarquer cependant que, si, comme semble le supposer M. Petermann, Franklin a pu conserver ses navires dans l'océan Polaire, il aura essayé toutes les issues par lesquelles il pouvait en sortir ; et il est vraisemblable qu'alors le passage entre la Nouvelle-Zemble et le Spitzberg n'aura pas échappé à ses tentatives ; dans ce cas, l'expédition serait inutile. Mais, peut-être existe-t-il, sur cette mer mystérieuse, quelque terre que jamais les hommes n'ont foulée, où, après le naufrage de leurs vaisseaux, le brave capitaine anglais et ses compagnons auront trouvé un refuge. C'est dans cette hypothèse sans doute que M. Petermann a formé son projet.

Nous pensons, du reste, qu'à l'appui de sa proposition, M. Petermann s'est trop hâté de généraliser certains faits observés par quelques voyageurs : ainsi, lorsqu'il dit que dans ces parages l'hiver est plus chaud que l'été, d'après les récits de Barentz, de Wrangel et d'Anjou, et ceux du naturaliste norwégien Keilhau, il oublie que, dans une citation de Parry, faite un peu plus loin, il rappelle que ce voyageur a trouvé, au mois de juillet, dans le N. du Spitzberg, une température comparable à celle qu'on éprouve en Angleterre au mois d'avril. Dans ces

contrées, les éléments sont si capricieux qu'on ne saurait s'appuyer sur quelques faits isolés pour bâtir une théorie.

Avant d'arriver à l'examen des faits qui ont donné lieu à l'envoi, par le gouvernement anglais, d'une nouvelle expédition à la recherche de sir John Franklin, nous allons rapporter, d'après le *Nautical-Magazine*, tous les détails relatifs à un fait de la plus haute importance, et qui a produit une grande sensation : il s'agit de deux navires qui auraient été vus dans les glaces au large de Terre-Neuve par un brick marchand qui se rendait à Quebec; et ce fait remonterait au mois d'avril de l'année 1851. La presse anglaise, ou du moins la portion de cette presse qui défend l'opinion que les navires de Franklin sont enfermés dans les glaces après avoir passé au N. O. du canal de Wellington, n'a pas manqué de traiter de ridicule toute cette histoire. Mais c'est un cas tout nautique : les navires ainsi vus présentent certaines conditions, certaines circonstances qui ne sont pas à la portée des hommes étrangers à la marine; aussi n'a-t-on avancé aucun bon argument contre la possibilité que ces navires soient ceux de Franklin.

Voici l'histoire en question :

« Vers le commencement de mars dernier, M. Share, second master du bâtiment de S. M. B. le *Sampson*, se trouvait à Shields, où il fit connaissance avec un capitaine marchand, nommé Storey. Dans une conversation au sujet des îles de glace, celui-ci lui apprit qu'un autre capitaine, alors à Shields, lui avait dit que, dans un voyage à Quebec, en avril 1851, l'officier qui avait le quart du jour lui avait annoncé qu'on avait vu une île de glace de l'avant; en approchant de celle-ci on avait aperçu dessus deux navires à trois mâts dont les vergues de hune et les mâts de perroquet étaient amenés, mais on n'avait vu personne à bord. M. Share ayant demandé pourquoi on n'avait pas fait connaître ce fait plus tôt, on lui répondit que le capitaine dont il s'agissait s'était contenté de raconter le fait à son ami, et qu'il n'osait pas lui donner de la publicité après un si long intervalle de silence. M. Share désirait naturellement voir

le capitaine en question ; mais il apprit le lendemain, de M. Storey, qu'il avait quitté Shields.

« Les détails qui précèdent forment la substance de la première communication faite à ce sujet, et qui fut adressée par M. Share au capitaine Jones, commandant du *Sampson*, et cet officier la transmit à l'Amirauté par la voie ordinaire : il fut adressé alors quelques questions à M. Share, concernant le caractère de la personne qui lui avait appris ce fait, et au sujet de la latitude et de la longitude du point où les navires avaient été vus, ainsi que d'autres particularités.

« L'affaire ainsi entamée, le commander Hawkins du garde-côte en station à Sunderland fut chargé par l'Amirauté de prendre de nouvelles informations auprès de M. Storey qui était alors à Tynemouth. M. Storey donna les renseignements suivants au commandant :

« Il était parti de Bristol pour Quebec, le 5 avril 1851, comme capitaine du brick l'*Agnes;* il traversa les bancs de Terre-Neuve vers le 20, et arriva à Quebec le 5 mai. Là, il fit la rencontre de M. Edward Coward, capitaine du brick le *Renovation*, et comme les deux navires appartenaient aux mêmes armateurs, MM. Youngs de Shields, et qu'ils étaient prêts à la même époque pour revenir en Europe, ils se rencontraient fréquemment à la douane; d'après leur conversation sur leur traversée, ils pensaient qu'ils avaient franchi les bancs à la même époque, le 20 avril. Voici, ajouta M. Storey, ce que me raconta le capitaine Coward, autant que je puis me le rappeler :

« Etant près de l'accore Est du banc de Terre-Neuve par 45° 30′
« de latitude N., le vent au N. E., brise fraîche et beau temps
« permettant de porter les bonnettes de petit hunier, je tombai
« au milieu d'îles de glace : l'une d'elles était très-grande et
« tenait à un grand champ de glace, sur lequel étaient deux trois-
« mâts dont les mâts étaient amenés ainsi que les vergues;
« tout était fermé à bord. Suivant toute apparence, ils avaient
« passé l'hiver ensemble au milieu des glaces. Vers cinq heures
« du matin, n'en étant plus qu'à 1 mille, l'officier de quart
« m'appela pour voir l'île de glace et les navires; pendant que

« je me levais et m'habillais pour monter sur le pont, nous « étions arrivés par leur travers ; je pris la longue-vue, et je « les examinai avec soin pour voir s'il n'y avait pas quelqu'un « à bord, mais je n'aperçus personne. Je ne pensais pas alors « aux navires de sir John Franklin ; le désir de m'éloi- « gner du danger, pendant que le temps était clair, et « l'éloignement où j'en étais quand j'y pus songer, m'empê- « chèrent de diminuer de voiles pour les examiner avec plus « de soin. J'ai pensé depuis que ce pouvaient être les navires « manquants. »

« Tel était le récit donné par M. Storey au capitaine Hawkins, sur les souvenirs de ce qui lui avait été raconté par M. Coward. Le commander Hawkins ayant appris que Mme Coward résidait à Shields se rendit auprès d'elle. Elle confirma le récit de son mari ; dit qu'il était parti pour Venise, et que le second du *Renovation*, qui avait fait avec son mari le voyage de Quebec était actuellement capitaine du *British-Queen*, sur le point de partir de Limerick, et qu'il pourrait donner des renseignements plus précis.

« Le document important qui suit est la déclaration de M. Simpson, envoyée de Limerick par le capitaine Palmer.

Limerick, 9 avril 1852.

« Au reçu de votre lettre, ce matin, je me suis rendu à Limerick, et je suis allé à bord du *British-Queen*, où j'ai trouvé M. Simpson ancien second du *Renovation*, lequel m'a fait la déclaration suivante :

« Le 20 avril 1851, à six heures du matin, il aperçut deux navires avec leur gréement complet (l'un d'environ 500 tonneaux, et l'autre de 350) sur une île de glace élevée : le premier, incliné sur le flanc avait le cap à l'O. ; il n'avait que ses trois bas mâts et son beaupré ; le plus petit, d'environ 350 tonneaux, avait le cap au S. ; il portait ses basses vergues et ses vergues de huniers, les voiles n'étaient pas enverguées ; les mâts de hune étaient calés ; les vergues très-carrées et noires ; le navire n'était pas recouvert d'un toit, et il était

presque droit; ces deux bâtiments paraissaient abandonnés. Le *Renovation* était à environ 30 milles à l'E. du cap Race, et l'île de glace lui restait dans le N. O. à environ 5 milles. Le capitaine était malade au lit, et, quand M. Simpson lui déclara qu'on voyait deux navires sur une île de glace, il était trop mal à son aise pour y faire attention, et il répondit, *très-bien!* M. Simpson dès lors ne voulut pas assumer la responsabilité de laisser arriver pour examiner ces navires. Le journal à bord du *Renovation* était tenu par le second, M. Simpson, et il y rendit compte de cette circonstance; il pense que ce journal est encore en la possession de M. Emmanuel Young, armateur du navire, à Shields.

« Je joins à cette déclaration un croquis fait par M. Simpson et représentant la position des deux navires qui paraissaient peints en noir. J'ai aussi interrogé Th. Davis, aujourd'hui matelot à bord du *British-Queen*, et qui était à la roue du gouvernail à bord du *Renovation*, quand on aperçut les navires : ses réponses confirment complétement la déclaration de M. Simpson, etc... »

« Voici l'extrait d'une lettre d'un passager du *Renovation*, qui a paru dans le *Limerick-Chronicle* du 28 mai 1851 :

« Nous sommes arrivés hier après une traversée qui, pen-
« dant les treize premiers jours, promettait d'être l'une des
« plus rapides qu'on ait jamais vues; car nous étions à 2 milles
« dans l'O. de l'île Bird, dans le golfe, lorsque nous avons ren-
« contré les glaces, et nous avons été obligés de les longer
« pendant seize jours avec un très-bon vent. Le temps était
« très-rude, et un grand nombre de navires ont fait de fortes
« avaries; il serait inutile de chercher à vous donner la descrip-
« tion de ces glaces. Nous avons couru 60 milles en ligne
« droite, cherchant une ouverture sans pouvoir en trouver, ce
« qui était fort contrariant; car, si nous n'eussions pas rencon-
« tré la glace, notre traversée n'eût été que de quinze jours et
« demi. Les montagnes de glace que nous avons rencontrées
« avaient des dimensions effrayantes; la base de quelques-
« unes d'entre elles eût couvert trois fois la surface de

« Limerick. Je n'exagère pas en disant que le clocher de la « cathédrale n'eût paru qu'un petit clocheton, comparé aux « pitons qu'on y remarquait : ce qu'il y a de plus à regretter, « c'est que nous en avons rencontré ou plutôt vu à distance « une sur laquelle étaient deux navires qui, j'en suis presque « certain, sont ceux de l'expédition de sir J. Franklin ; « car, d'après la latitude et la longitude du point où nous « les avons aperçus, ils venaient en dérive de la direction du « détroit de Davis. S'il n'y en avait eu qu'un seul, on aurait pu « croire que c'était un baleinier abandonné ; mais, étant deux, « si près l'un de l'autre, on doit supposer qu'ils naviguaient « de conserve. Ils étaient au vent à nous ; la mer était grosse « et la brume s'approchait, en sorte que nous n'avons pu les « accoster. »

« Les détails qui précèdent forment toute la substance de l'histoire en question. Mais de nouveaux renseignements sont parvenus : c'est une déclaration de M. Simpson, qui contient des détails plus circonstanciés que la première ; nous y joignons une lettre de M. Simpson à son oncle, contenant un récit de l'événement qui a causé tant de sensation. La manière simple et droite dont les faits sont rapportés prouve que celui qui les raconte est digne de toute confiance.

*Déclaration de M. Robert Simpson, capitaine du* British-Queen, *faite devant le capitaine Ommaney, le commander Palmer, le commander Ellis et le capitaine W. Campbell, inspecteur de police.*

Limerick, 16 août 1852.

« Je suis parti de Limerick pour Quebec, comme officier du « *Renovation* (capitaine M. E. Coward) le 6 avril 1851. Vers « le 18 ou le 20, nous rencontrâmes de nombreuses îles de « glace. Le lendemain, j'avais le quart du jour. Vers six « heures du matin, j'aperçus deux navires sur une île de « glace : l'un était couché sur le flanc, avec le pont tourné de « notre côté ; il n'avait que ses bas-mâts et son beaupré ;

« l'autre avait ses mâts de hune calés avec ses basses vergues « et ses vergues de hunier en place, mais sans voiles; il n'a- « vait pas ses mâts de perroquet et nous présentait presque « son avant. Il était sur une partie élevée de la glace, et bien « au-dessus de l'autre. Je descendis et j'appelai le capitaine, « qui était très-souffrant dans son lit, et lui racontai ce qui « se passait. Il ne me répondit pas d'abord, et comme je lui « répétais le fait, il me dit : *Ne vous en occupez pas davantage.* « Je retournai sur le pont et me tins du côté de dessous le « vent pour examiner les navires; tous les gens de quart vin- « rent derrière pour les regarder aussi avec la longue-vue. « J'appelai M. Lynch, passager, qui était au lit; il monta im- « médiatement en chemise et en caleçon..., puis il descendit « s'habiller. Nous examinâmes tous deux les navires avec la « longue-vue, et chaque homme en fit de même. Nous con- « tinuâmes notre route. Je ne voulais pas encourir la res- « ponsabilité de la changer sans l'autorisation du capitaine, « mais je m'attendais toujours à recevoir l'ordre de m'appro- « cher des navires. Je pense que je l'appelai deux fois, au « moment où je disais à M. Lynch que je voudrais bien aller « à bord. Nous courions bâbord-amures, autant que je puis « me le rappeler, avec les huniers à deux ris et les basses « voiles. Avant de les perdre de vue, M. Lynch fit la remarque « que ce pouvaient être les navires de Franklin, puisqu'ils « étaient si près l'un de l'autre. Je pensais que c'étaient des « navires naufragés, et dès lors je ne m'occupai pas davan- « tage de cette idée. Je fis observer à M. Lynch qu'il n'y avait « pas de voiles sur les vergues. Aucun indice n'indiquait qu'il « y eût quelque être vivant à bord. On ne distinguait que les « coques, les mâts et les vergues. Notre distance la plus pro- « che des navires, quand ils furent par notre travers, était d'en- « viron 5 milles; on pouvait juste apercevoir les coques et les « mâts à l'œil nu. On voyait au même instant beaucoup d'au- « tres îles de glace.

« Nous n'avions pas de cargaison; M. Lynch était notre « seul passager.

« R. Simpson. »

M. Simpson, dans sa lettre à son oncle, en date du 19 avril

1851, donne exactement les mêmes détails, et il lui apprend comment l'affaire a été ébruitée; il cite aussi la lettre de M. Lynch, insérée dans le *Limerick-Chronicle*, où elle est restée oubliée jusqu'au moment où la conversation de M. Share avec le capitaine Storey a donné l'éveil. Il raconte l'enquête dont il a été l'objet de la part du capitaine Ommaney, envoyé spécialement pour cela par l'Amirauté ; il dit que dans sa déclaration au capitaine Ommaney il a avancé que le vent était S. et E., mais que, en cherchant dans sa mémoire, il est presque certain qu'il soufflait du N. et de l'E. : à part cette circonstance, cette lettre n'apprend aucun fait nouveau.

« Dans le volume de 1849 du *Nautical-Magazine*, on trouvera l'histoire des Esquimaux donnée par le capitaine Parker, du *True-Love*, avec toutes les probabilités qu'on en peut déduire après l'avoir bien discutée. Elle est relative au détroit du Prince-Régent, et à la communication qui se serait établie entre les navires de sir James Ross et ceux de sir John Franklin, ce qui n'a jamais eu lieu. Mais est-il certain que cette histoire ait été traduite exactement? L'histoire d'Adam Beck elle-même a-t-elle été traduite exactement? Le détroit du Prince-Régent n'a-t-il pu être pris pour quelqu'un des bras de mer de la grande terre, qui le sépare de la baie de Baffin et qu'on appelle terre de Cockburn. Nous ne connaissons, sur cette terre et sur les bras de mer qui la coupent, que ce que nous en ont appris les rapports des Esquimaux. Mais c'est un fait bien connu que le côté Ouest de cette baie, qui est formé par la côte Est de cette terre, est regardé comme le plus dangereux, et qu'on l'évite autant que possible, parce que c'est vers cette partie que se portent les glaces en dérivant dans le S.

« Il n'est pas probable que les navires de Franklin aient pu dériver hors du détroit du Prince-Régent, par le détroit de la Fury et de l'Hecla, et revenir dans l'Atlantique par la baie d'Hudson ; mais ils peuvent avoir été entraînés en dérive hors du détroit de Barrow et drossés dans la baie de Baffin, ainsi qu'il est arrivé aux navires de sir James Ross, en 1849, et à ceux du lieutenant de Haven, l'année dernière.

« Mais le capitaine Ommaney s'est donné beaucoup de peine

pour éclairer la question, et notre travail serait incomplet si nous ne donnions ici sa lettre au secrétaire de l'Amirauté. Il est arrivé qu'un tour d'inspection officielle l'amena à Limerick; mais il n'y a pas été envoyé par l'Amirauté, ainsi que quelques personnes l'ont prétendu. Voici son rapport :

Limerick, 16 avril 1852.

« Monsieur, j'ai l'honneur de vous informer que, conformé-
« ment au désir des lords de l'Amirauté, exprimé dans votre
« lettre du 10 courant, je me suis rendu directement à Lime-
« rick où j'ai trouvé M. Simpson, ancien second du *Renova-*
« *tion*, et Thomas Davis, matelot du même navire. Les ayant
« interrogés sur toutes les circonstances mentionnées dans
« votre lettre, je viens vous faire connaître le résultat de cette
« enquête, afin que vous le mettiez sous les yeux de Leurs Sei-
« gneuries.

« La déclaration que m'a faite M. Simpson, en présence du
« commander J.-J. Palmer, du commander William Ellis, et de
« l'inspecteur de police, le capitaine William Caldwell, est jointe
« à ce rapport. Que deux navires aient été vus dans la position
« décrite, il ne peut y avoir à cet égard l'ombre d'un doute; mais
« il est fort regrettable que, vu la distance à laquelle le *Renova-*
« *tion* a passé de l'île de glace sur laquelle étaient échoués ces na-
« vires, cette rencontre n'ait pu mettre en évidence aucun fait
« propre à confirmer l'identité des navires, quoique j'aie adressé
« à ce sujet toutes les questions dictées par mon expérience.

« La déclaration de Thomas Davis, qui était à la barre quand
« on a aperçu les navires, et tout le temps qu'ils ont été en
« vue, confirme le fait de la rencontre de ces navires dans la
« position assignée, parce que pendant qu'il était à la roue du
« gouvernail il a pu les distinguer à l'œil nu. Le reste de sa
« déclaration est conforme à ce qui a été dit par M. Simpson.

« Le fait d'avoir passé près de ces navires sans les visiter
« paraîtra étrange à bien du monde. J'avais un vif désir d'ob-
« tenir quelque raison satisfaisante pour cet acte apparent
« d'indifférence, et de connaître les sentiments des personnes
« qui étaient à bord du *Renovation*, alors qu'elles contem-

« plaient ce spectacle extraordinaire. L'intervalle de temps « pendant lequel les navires restèrent visibles ne paraît pas « avoir été de plus de trois quarts d'heure. Le *Renovation* fai- « sait alors route à l'O. q. N. O. *vrai*, avec un sillage de 6 ou « 7 nœuds.

« M. Simpson paraît être un homme sans prétentions, ayant « une déférence très-convenable pour l'autorité de son supé- « rieur ; il n'eût donc pas voulu prendre sur lui de changer la « route du navire sans l'agrément du capitaine, qui était ma- « lade dans son lit et qui ne vint pas sur le pont lorsqu'on lui « fit part de ce qui se passait. Il se borna donc à lui donner « connaissance du fait, et il s'attendait à recevoir des ordres « pour venir au vent et s'assurer de ce qu'étaient ces navires ; « mais ne recevant pas d'instructions, il continua sa route. « L'idée qu'il eut en voyant ces bâtiments, c'est qu'ils étaient « des navires naufragés ; mais il éprouvait intérieurement le « désir de les visiter, désir qu'il manifesta à M. Lynch, le seul « passager à bord. Celui-ci, au moment de perdre les navires « de vue, par l'arrière, exprima à M. Simpson l'opinion que « c'étaient les bâtiments de Franklin. M. Simpson vit M. Lynch « descendre chez M. Coward, mais il n'a pas su le résultat de « leur entretien.

« Thomas Davis déclare qu'il ne s'était manifesté dans l'é- « quipage aucune curiosité après avoir vu les navires ; on était « en présence d'un très-grand nombre d'îles de glace, et ils « éprouvaient de très-vives inquiétudes au sujet de leur propre « navire : c'était le premier voyage de M. Simpson à Quebec, et « il n'avait jamais vu de bancs de glace. Il pense que personne « à bord n'avait connaissance de la récompense promise pour « la découverte des navires absents, et lui-même n'avait jamais « rien su de l'expédition de Franklin avant le mois de janvier, « qu'il en entendit parler à Plymouth.

« Cette circonstance, que tout l'équipage d'un navire igno- « rait que le gouvernement eût offert une récompense pour la « découverte des navires de Franklin, devait de prime abord « paraître chose impossible. En conséquence, j'ai fait dans cette « ville toutes les recherches en mon pouvoir, pour m'assurer si « l'offre du gouvernement avait reçu de la publicité ; mais les

« principaux négociants eux-mêmes, le chef de la police, le « directeur de la poste, l'éditeur du *Limerick-Chronicle*, les « chambres de commerce, les marchands et toutes les person- « nes engagées dans les spéculations commerciales, les cour- « tiers, et les capitaines des navires faisant les voyages de « Quebec, n'avaient jamais, jusqu'à ce jour, entendu parler « de cette récompense.

« J'ai eu de longues conversations avec l'oncle de M. Lynch, « M. Creilly, approvisionneur de navires, et avec sa sœur. Tous « deux ont pu me certifier l'exactitude de l'extrait de la lettre de « leur parent, publiée dans le *Limerick-Chronicle*, et qui avait été « insérée dans ce journal d'après l'avis d'un ami de M. Creilly, à « qui celui-ci avait montré cette lettre. M. Lynch est un homme « intelligent, et qui a reçu une bonne éducation; dans sa jeu- « nesse, il a navigué pendant trois ans, et depuis, il s'est mis « dans les affaires et s'est livré à des spéculations agricoles. « Lorsqu'il était employé au bureau des travaux publics, « comme commis à la solde, il a reçu une récompense pour sa « conduite courageuse en se défendant contre des malfaiteurs « qui l'avaient attaqué pour lui voler une somme d'environ « 55,000 fr. appartenant au gouvernement, laquelle était sous « sa responsabilité et qu'il contribua à sauver. Ce monsieur pa- « raît avoir manifesté plus de curiosité et d'intérêt, à l'égard des « deux navires, qu'aucune des autres personnes embarquées « sur le *Renovation*, car, pendant le reste du voyage, il eut à « ce sujet de fréquentes discussions avec M. Coward, ce qui « contrariait celui-ci, car il sentait bien qu'il aurait dû visiter « ces navires.

« A son arrivée à Quebec M. Lynch resta deux ou trois jours « à bord du *Renovation*, et alors il demanda à M. Simpson « de l'accompagner pour aller à la recherche des deux navires.

« Je pense qu'on pourrait entrer en communication avec « M. Lynch, parce que les renseignements qu'il donnerait se- « raient probablement très-utiles pour confirmer tout ce qui « a transpiré de cette affaire; il réside aujourd'hui à Prescott, « dans le Haut-Canada, et son nom est John Supple Lynch.

« Il est important de savoir que la position du *Renova-* « *tion*, telle qu'elle a été donnée en premier lieu, paraît

« inexacte, et que ce navire était considérablement au N. de « son estime, 18 milles environ, ce qui placerait l'île de glace « sur laquelle étaient les navires, à peu près par 47° de lati- « tude. Ce fait est évident, d'après cette circonstance que le « *Renovation* faillit se jeter à la côte par suite de cette erreur. « Vers dix heures du soir du même jour, quand on eut dé- « passé les navires, M. Simpson fut appelé subitement par le « second officier, parce qu'on apercevait un feu. Lorsqu'il « monta sur le pont, un phare, qui devait être celui de Saint- « John, n'était qu'à 3 ou 4 milles de distance ; ils vinrent au « vent immédiatement et virèrent de bord pour prendre les « amures à tribord. Le lendemain, ils apprirent d'un brick fran- « çais quelle était leur position; le vent ayant sauté au N. E., ils « laissèrent arriver, et, après avoir couru le long de la terre, ils « doublèrent le cap Race vers deux heures du soir. M. Simpson « déclare que la route suivie depuis qu'ils avaient vu les navires « était à peu près l'O. N. O. *vrai*, et que, pendant quatorze heu- « res, ils eurent un sillage de 6 ou 7 nœuds. De ces données, « on conclut que le point où les navires ont été aperçus est à « l'E. q. S. E. de Saint-John, à environ 90 milles. On avait « sondé le jour précédent avec 60 brasses de ligne. Un croquis « de la position des navires est joint à ce rapport.

« En l'absence du journal, M. Simpson ne peut fournir au- « cune date. On avait passé devant un grand nombre de bancs « de glace la veille du jour où l'on vit les navires, et, à ce « moment, il y en avait encore un grand nombre en vue. Je « me suis aussi assuré que la *Jessy*, de Limerick, a passé au « travers d'une chaîne d'îles de glace, le 16 avril 1851, à peu « près sur le même méridien que le *Renovation*, mais beau- « coup plus S.

« Je me suis attaché également à obtenir de M. Daniel Gon- « nan, le marin le plus expérimenté de ce port, qui fait les « voyages d'Amérique depuis 1809, et qui a été employé par « les mêmes armateurs d'ici, en qualité de capitaine de navire, « depuis 1829, des informations de nature à éclairer la ques- « tion de savoir la direction que prennent les courants et « la route que suivent les glaces près des bancs de Terre- « Neuve. Je les joins à cette lettre.

« En atteignant le golfe Saint-Laurent, le *Renovation* fut « retenu pendant plusieurs jours, ainsi que d'autres navires « destinés pour Quebec à la même époque, fait mentionné par « M. Lynch, dans sa lettre. Le second officier et plusieurs « hommes quittèrent le navire à Quebec. Quoique M. Simp- « son soit convaincu que les bâtiments avaient trois mâts, il ne « peut, en raison de la distance, affirmer si c'étaient des trois- « mâts-barques, ou des trois-mâts; le même motif l'empêche « de donner une réponse satisfaisante à quelques questions « relatives à l'installation de ces navires; cependant, il est « bien certain que le navire qui avait ses vergues en place, n'a- « vait pas de voiles enverguées; quant aux embarcations, il « n'y en avait pas de suspendues aux bossoirs, et on n'en « voyait pas en dehors des navires.

« Quels que soient ces navires, que ce soient ceux de Fran- « klin ou d'autres, le sort des équipages qui les montaient « doit exciter la sympathie de chacun, et on fera à cet égard « bien des conjectures. Je suis intimement convaincu que ces « navires ont dérivé sur une distance considérable avec ce « morceau de glace; d'après la description qui a été donnée « de celui-ci, je ne puis le qualifier de montagne de glace, car « sa partie la plus élevée n'avait pas plus de 30 ou 40 pieds « d'élévation; il ressemblait ainsi beaucoup à un fragment « d'une grande plaine de glace avec un mamelon dessus. « Comme on l'a trouvé dérivant avec le courant qui vient du « détroit de Davis, le long de la côte du Labrador, j'en conclus « que ces navires venaient d'une latitude élevée dans le Nord. « L'enlèvement des espars, et l'absence des embarcations « prouve que l'abandon des navires avait été l'œuvre du temps « et de la réflexion. Le fait du voisinage de ces deux navires « doit faire supposer qu'ils naviguaient de conserve.

« Si les coques étaient encore susceptibles de flotter quand « elles auront quitté les glaces, il y a encore quelque chance « qu'on les rencontre un jour, car des navires chargés de bois « ont ainsi dérivé jusqu'à la côte de Portugal et dans le golfe « de Gascogne.

« Je n'ai épargné aucune peine pour obtenir toute espèce « d'information sur cette circonstance importante, et il est

« déplorable qu'aucune mesure n'ait été prise pour examiner « les navires ; il paraît que ça été un sujet de vifs regrets de « la part de MM. Coward et Simpson, même depuis ; M. Lynch, « de son côté, était fortement pénétré de cette idée que ces « navires étaient ceux de sir John Franklin.

« Dans cette enquête, j'ai reçu la coopération du commander « J.-J. Palmer, du commander William Ellis, et du capitaine « William Caldwell, inspecteur de la police pour le comté de « Limerick ; ces messieurs m'ont prêté toute l'assistance qui « était en leur pouvoir. M. Simpson s'est montré très-empressé « à donner toutes les informations qu'il a pu, et j'ai une pleine « confiance dans sa franchise et dans sa véracité.

« *Signé* Erasmus Ommaney, *cap. R. N.* »

« On sait que trois baleiniers ont péri en 1849 ; on n'a pas eu à constater de naufrages de ces sortes de navires en 1848, 1850 et 1851. On dit aussi de ceux qui ont péri en 1849, qu'ils furent entièrement engloutis par les glaces et abandonnés par leurs équipages, qui atteignirent les établissements danois sur la côte de Groënland, d'où ils furent ramenés en Angleterre par un navire danois, et débarquèrent à Hull en octobre 1849.

« Toutefois, dans les détails fournis par le *Renovation*, au sujet de ces navires, il y a une circonstance qui ne manquera pas de fixer l'attention du marin, c'est celle à laquelle nous avons fait allusion, en disant qu'elle n'avait pas été remarquée par les hommes étrangers aux questions maritimes. *Ces navires sont dégréés dans le haut ;* l'un d'eux même, n'a conservé que ses mâts, et l'autre n'a rien au-dessus de ses mâts de hune, et n'a pas de voiles sur ses vergues. Ce fait d'avoir dégarni un navire de ses mâts supérieurs ne peut être que le résultat de la réflexion, il n'y a pas à en douter. Est-ce ainsi que sont laissés les baleiniers quand ils sont abandonnés par leurs équipages, au moment d'être pris par les glaces, ou bien ceux-ci les quittent-ils et se sauvent-ils sur la glace aussi promptement qu'ils peuvent.

« Depuis que ceci est écrit les réflexions suivantes ont paru dans le *Dumfries-Courier*. C'est par là que nous terminerons nos

appréciations. Le croquis des Esquimaux que l'on trouvera dans le volume du *Nautical-Magazine* pour 1849, page 603, offre une coïncidence extraordinaire avec la position de l'un des bâtiments.

« Quant aux deux navires qui ont été vus sur un champ de « glace, on ne peut que regretter profondément que les per- « sonnes ainsi favorisées par le hasard n'aient pas fait toutes « les tentatives possibles pour les examiner de plus près. Car, « si ces navires étaient encore entiers, ce dont on ne paraît pas « pouvoir douter, il n'aurait pas été difficile de former des « conjectures sur ce qu'ils étaient en réalité. Des journaux tenus « jusqu'au jour où les navires avaient été abandonnés, des « lettres ou d'autres documents se seraient certainement trou- « vés et auraient appris de quel côté on devait chercher les « équipages, ou en tout cas, auraient donné connaissance « de leur sort.

« La différence signalée dans les grandeurs des deux bâti- « ments doit, suivant moi confirmer l'opinion que c'étaient les « navires de sir John Franklin, l'*Erebus* et le *Terror*. Le premier « quoique n'étant pas plus fort de 45 tonneaux, paraissait l'être « de plus de 100 tonneaux que le second; et il semblera évident « qu'ils sont restés dans cette position depuis longtemps et « qu'ils n'ont pas été abandonnés tout d'un coup, car on a « fait tout ce que les marins peuvent faire, pour soulager celui « qui est représenté sur le flanc, en amenant tout ce qui l'em- « barrassait dans les hauts, tels que mâts, vergues, etc... Et, « en effet, on n'a vu sur ce navire que les trois bas-mâts et le « beaupré.

« Une preuve que ces bâtiments ont été abandonnés, c'est « que celui qui est droit n'a pas ses voiles enverguées, cir- « constance qui n'aurait pas eu lieu si l'équipage eût été à « bord. Car, par ces latitudes, la température de l'eau de mer « est si élevée qu'elle peut très-rapidement désagréger la glace « et la faire fondre, et qu'alors on doit s'attendre d'un instant à « l'autre à voir les navires redescendre dans l'eau. Si, comme je « suppose, les navires ont été abandonnés, on ne doit pas admet- « tre qu'une fois qu'ils auront atteint l'eau ils flotteront encore « pendant plusieurs heures, car ils ne peuvent avoir été mis « dans une pareille position sans avoir eu à endurer de graves

« avaries. C'est ce qui est arrivé au *Terror* dans une circon-
« stance précédente; le 16 mars 1837, il fut porté dans une
« semblable position entièrement hors de l'eau, au N. du cap
« Comfort et il y resta cent dix-huit jours après lesquels la
« glace se sépara par hasard, et le navire fut remis à flot.
« Pendant cet intervalle de temps il avait changé de position,
« entraîné par son champ de glace, dans le bas des détroits à
« une distance de 200 milles; et si la glace ne se fût pas sé-
« parée, il eût atteint l'Atlantique, et peut-être même les
« bancs de Terre-Neuve. Dans cette circonstance il eût infail-
« liblement coulé si l'équipage ne fût resté à bord. Mais, grâce
« à sa présence, les pompes étaient prêtes, toutes les disposi-
« tions parfaitement prises, et les câbles-chaînes avaient été
« enroulés autour du navire pour le maintenir.

« Nous devons supposer que ces navires ont été enlevés de
« leurs quartiers d'hiver de 1845 (le cap Riley). Les glaces s'étant
« rompues beaucoup plus tôt qu'on ne devait s'y attendre, ce qui,
« du reste, paraît avoir eu lieu, d'après la trouvaille faite dans
« ces parages, par la dernière expédition de recherches, d'objets
« ayant appartenu à l'*Erebus* et au *Terror* et qu'ils n'auraient
« pas abandonnés s'ils n'eussent été pris au dépourvu; il est
« vraisemblable qu'ils ont ainsi été chassés par des vents d'E.
« ou de N. E. qui les auront portés vers le cap Walker; là se
« trouvant dans une position plus exposée, et dans le lit de la
« marée, il est probable qu'ils auront dû à cette circonstance
« d'être soulevés par les glaces. Bien plus, cette supposition
« est rendue vraisemblable par ce fait que le docteur Rae a
« trouvé un morceau de mât d'embarcation, et un chandelier
« de tente d'embarcations, portant tous deux les lettres S. C.
« gravées; le premier de ces objets d'après ses dimensions doit
« avoit été le mât de tape-cul du second cutter (S. C.) de l'un
« des navires, car chacun d'eux en avait trois; le premier, le
« second et le troisième cutter. D'après cette découverte on
« peut supposer avec raison qu'il est arrivé quelque catastrophe
« aux navires sur ce point, et qu'une des embarcations sinon
« toutes ont tenté de fuir le danger par la route si bien connue
« de leur brave capitaine dans une occasion précédente, et où
« il avait le plus de chances de trouver des ressources pour

« vivre. S'il n'en est pas ainsi, nous le demanderons, com-
« ment ce mât est-il venu dans l'endroit où le docteur Rae l'a
« trouvé?

« Nous pouvons maintenant regarder en arrière dans le dé-
« troit de Barrow où étaient les navires, et les supposer en-
« levés par la glace ; celle-ci prenant sa route habituelle dérive
« lentement dans la baie de Baffin, descend le détroit de Da-
« vis, et de là passe dans l'Atlantique.

« En exprimant cette opinion, nous ne voulons pas en con-
« clure qu'il ne doit plus rester d'espoir : elle doit, au
« contraire, faire voir l'expédition sous un nouvel aspect, et
« ranimer plus que jamais l'espérance que les survivants se-
« ront découverts un jour. Nous ne doutons pas, ou du moins
« nous espérons sincèrement que ces considérations seront
« appréciées de la même manière par les personnes au pouvoir,
« et qu'en conséquence les recherches les plus minutieuses
« seront ordonnées, le long de la côte Ouest du détroit de
« Davis, et surtout aux environs des caps saillants, tels que le
« cap Walsingham, l'île de la Résolution, etc... Là peut-être
« trouvera-t-on ces voiles qui manquaient aux vergues du
« *Terror*, abritant nos infortunés compatriotes. Il est permis
« d'espérer que tous n'auront pas abandonné les navires avant
« d'être sur le point d'entrer dans l'Atlantique où cette situa-
« tion critique devait faire présager les plus grands dangers.

« Nous appellerons l'attention publique sur le croquis des
« navires de Franklin fait par les Esquimaux, et qui a été en-
« voyé à l'Amirauté par le capitaine Parker du navire le *True-*
« *Love*, le 4 octobre 1849 ; ce croquis représente un des na-
« vires sur le flanc. On le trouvera dans le rapport sur les
« expéditions arctiques, imprimé par ordre de la chambre
« des Communes du 5 mars 1852. »

Nous continuerons maintenant à donner le sommaire des faits qui se rattachent à ces recherches, en y joignant soit les pièces officielles, soit les documents authentiques qui en complètent l'histoire.

L'Amirauté chargea, en octobre 1851, une commission composée des contre-amiraux Bowles et Arthur Fanshawe, et des

capitaines Parry, Beechey et Back, d'examiner la conduite des officiers auxquels avait été confié le commandement des dernières expéditions. L'attention de la commission devait surtout se diriger sur le départ de l'expédition du cap Riley, dans la dernière saison, et elle devait donner son opinion sur l'avantage qu'il y aurait eu à ce que le capitaine Austin ou M. Penny restât plus longtemps pour continuer les recherches dans ces parages.

Enfin, la commission devait examiner les résultats obtenus dans les dernières expéditions, et donner un avis sur les avantages que pourraient offrir de nouvelles recherches, en indiquant, avec quels moyens et dans quelles directions ces recherches devraient être effectuées.

Voici quel a été le rapport de cette commission.

### RAPPORT DE LA COMMISSION ARCTIQUE.

Amirauté; commission arctique, 20 novembre 1851.

1. La commission chargée par l'Amirauté de s'enquérir de la conduite des officiers auxquels était confié le commandement des dernières expéditions à la recherche de sir John Franklin, et de s'assurer s'ils ont fait tout ce qui était possible pour se conformer à leurs instructions, et poursuivre la recherche des navires absents, a commencé ses opérations le 24 du mois dernier. Considérant que les seules inculpations distinctes sont celles contenues dans les lettres adressées par M. Penny à Leurs Seigneuries, le 15 septembre et le 10 octobre, nous avons pensé que notre premier devoir était de diriger notre attention sur cette partie de la question; en conséquence nous avons interrogé M. Penny lui-même, ainsi que les principaux officiers de la *Lady Franklin* et de la *Sophia*, afin de constater d'une manière certaine toutes les circonstances relatives à l'exploration du détroit de Wellington et des canaux découverts au delà, et de nous assurer jusqu'à quel point les faits nouvellement articulés par M. Penny étaient conformes à ceux qu'il a expri-

més d'une manière si positive dans ses lettres du 4 et du 11 août, adressées au capitaine Austin.

Après avoir pris ainsi tous les renseignements possibles, et examiné toute la question avec le plus grand soin, notre opinion est que le capitaine Austin ne pouvait interpréter que d'une seule manière les deux lettres susdites de M. Penny; car celui-ci lui avait assuré que la mer libre trouvée au delà du détroit de Wellington était, pour nous servir de ses propres expressions « impraticable à cette époque, à cause de la vitesse « effrayante (6 nœuds au moins) avec laquelle la marée cou- « rait dans les canaux qui divisent le détroit, vitesse dange- « reuse même pour une embarcation, et à plus forte raison « pour un navire, à moins qu'il n'y ait pas de glace, ce que son « aspect actuel ne devait pas faire présumer pour cette saison; « que de plus les côtes et les îles des deux côtés avaient été « examinées en détail par des détachements d'explorateurs « sans qu'on eût découvert aucune trace des navires de sir « John Franklin. » Nous ne pensons donc pas que le capitaine Austin eût été justifiable de commencer de nouvelles recherches dans une direction sur laquelle il devait se considérer comme ayant reçu des renseignements si authentiques.

2. Il est à remarquer que, dans sa lettre du 4 août 1850, lettre de laquelle nous avons extrait le précédent paragraphe, M. Penny fait part au capitaine Austin de sa détermination bien arrêtée de retourner en Angleterre, et qu'on n'y trouve rien qui exprime d'une manière quelconque son désir de faire d'autres recherches dans le détroit de Wellington et dans les canaux qui y aboutissent. Dans ce journal on rencontre plusieurs remarques toutes empreintes de découragement, et indiquant parfaitement son opinion à cette époque; nous ne pouvons donc nous expliquer son changement de langage à son arrivée en Angleterre, que par ce fait, avoué par lui-même dans son interrogatoire, *« qu'il avait trouvé tout le monde désappointé; qu'on avait dit : « on aurait pu faire davantage, » et que dès lors il aurait désiré avoir les moyens de repartir;* mais nous sommes forcés de dire que la déposition faite devant nous ne nous a nullement convaincus qu'il ait exprimé à cette époque de pareils sentiments au capitaine Austin; et l'on verra que

le capitaine Austin nie formellement avoir reçu aucune communication dans ce sens.

3. Quelques propos décousus paraissent cependant avoir été tenus à ce sujet, quand le capitaine Austin et M. Penny se rencontrèrent le 11 août 1851, et c'est pour cette raison que le premier a pressé si vivement M. Penny de lui donner son opinion par écrit, et, en cela, nous pensons qu'il a agi prudemment et convenablement.

4. Nous pensons dès lors que le capitaine Austin ne pouvait former son opinion que d'après les communications écrites de M. Penny, lesquelles, quoique très-laconiques, étaient suffisamment explicites; et que, dans tous les cas, on doit accorder une grande créance au sentiment exprimé par le capitaine Austin dans sa déposition, à savoir que, comme l'expédition de M. Penny était, de même que la sienne, entreprise aux frais de l'Etat, et recevait ses ordres de l'Amirauté, quoique indépendante de lui, il se croyait fondé à compter sur l'opinion si fortement prononcée de l'officier qui ayant, par arrangement mutuel, entrepris cette partie des recherches, disait que « tout ce qu'il était en la puissance humaine d'accomplir avait été fait. »

5. Nous ferons remarquer ici que, malgré la distinction que M. Penny s'efforce d'établir aujourd'hui entre le détroit de Wellington et le canal qui en est au N. O., et qu'il a depuis nommé *canal de la Reine-Victoria*, une pareille distinction n'existe pas sur la carte de ses routes qu'il remit alors au capitaine Austin, et que nous joignons à ce rapport. Nous pensons donc qu'on ne pouvait pas de bonne foi s'attendre à voir le capitaine Austin reconnaître une différence entre la partie supérieure et la partie inférieure de ce canal.

6. Il paraît que c'est sous cette impression parfaitement justifiée, à nos yeux, que le capitaine Austin trouvant le détroit de Wellington fermé par une barrière de glace impénétrable, comme en 1850, se décida à employer le reste de la saison à examiner le Jones-Sound, dont la reconnaissance était indiquée dans ses instructions, aussi bien que dans celles de M. Penny, mais que celui-ci n'avait pu explorer dans la saison précédente.

7. Nous pensons qu'il eût été très-avantageux, surtout relativement aux opérations à faire plus tard dans le détroit de Wellington, que l'une des expéditions restât environ une quinzaine de plus à l'entrée de ce détroit, afin d'avoir le plus tard possible des renseignements sur l'état de la glace dans cette direction, et par conséquent sur la possibilité de naviguer dans ce détroit. Nous pensons, en outre, que M. Penny eût pu se charger de cet examen sans courir aucun risque sérieux d'y être retenu pendant l'hiver. Mais, comme d'un autre côté on n'avait trouvé de trace certaine des bâtiments de sir John Franklin dans aucune direction au delà de leur lieu d'hivernage, à l'île Beechey, en 1845-46, et qu'on n'avait découvert aucune indication sur la route qu'ils devaient suivre ultérieurement, après des recherches réitérées et très-attentives, nous pensons que le capitaine Austin et M. Penny sont parfaitement justifiables, d'après la teneur des instructions de Leurs Seigneuries, de ne pas s'être exposés à être retenus dans les glaces pendant un autre hiver, et nous pouvons ajouter que, dans les deux expéditions, l'opinion des officiers les plus expérimentés dans la navigation des mers arctiques, a été unanime sur la convenance de retourner en Angleterre.

8. Quant à la conduite des officiers auxquels était confié le commandement des expéditions et la direction des différentes explorations partielles, c'est avec la plus vive satisfaction que nous exprimons notre profonde admiration pour le zèle, l'énergie, l'intrépidité et la persévérance avec laquelle toutes les personnes faisant partie des expéditions ont accompli leurs devoirs respectifs. Toutes ont été animées d'un même sentiment de résignation pour endurer toute espèce de fatigues, et braver tous les dangers, dans leurs efforts pour trouver des traces de leurs compatriotes absents. Les voyages accomplis dans les circonstances les plus difficiles dépassent en durée et en longueur tous ceux qui aient jamais été exécutés dans les régions arctiques par ces latitudes élevées; et les dispositions prises par le capitaine Austin et M. Penny ont été si bien entendues et si complètes que tous les détachements sont revenus, à l'exception d'un seul homme, en parfaite santé et sans avoir éprouvé aucunes souffrances supérieures à celles

qui sont inséparables des fatigues cruelles qu'on éprouve dans ces rudes climats.

9. Leurs Seigneuries désirent connaître notre opinion sur les résultats de la dernière expédition, pour ce qui concerne la recherche des navires de sir John Franklin ; nous ferons remarquer à ce sujet que c'est déjà un fait d'une haute importance et rempli d'intérêt, d'avoir déterminé avec certitude la position exacte du lieu où ils ont passé l'hiver de 1845-46, tandis que l'exploration attentive et détaillée de la côte au S. et à l'O. par le capitaine Ommaney et le lieutenant Mc Clintock, sans découvrir la moindre trace de sir John Franklin, semblerait présenter une très-forte présomption qu'il n'a pas suivi cette route. Les conjectures doivent dès lors naturellement se diriger du côté du détroit de Wellington, vers lequel on sait bien qu'il avait porté ses vues comme pouvant offrir un passage au N. O. ; et, d'après le récit de M. Penny sur son exploration de la partie supérieure du canal, il paraît que, vers son extrémité, il peut en effet exister une issue dans cette direction.

10. Ce n'est pas sans beaucoup d'hésitation et une grande anxiété que nous répondrons à la dernière question sur laquelle Leurs Seigneuries demandent notre opinion. « Quel « succès peut-on attendre d'une nouvelle expédition, entre- « prise avec les moyens et guidée par les instructions que la « commission jugerait convenables pour une pareille recher- « che. »

11. Nous serions profondément affligés qu'on pût nous supposer capables de traiter avec froideur et indifférence les sentiments naturels et louables de tous ceux qui, sans renseignements certains sur le sort de leurs parents les plus proches et les plus chers, sont naturellement portés à espérer, alors même qu'il n'y a plus d'espérance, et dont toutes les pensées, comme on doit s'y attendre, se portent avec empressement vers de nouvelles explorations dans toutes les directions ; mais, d'un autre côté, si nous examinons avec calme et avec attention cette question délicate, nous sentons que nous avons un devoir également important à remplir envers ces hommes braves et méritants, dont la vie peut être compromise dans cette re-

cherche pénible et périlleuse, et nous devons réfléchir à la manière dont elle doit être conduite pour sauvegarder leur sécurité.

12. Prenant toutes ces circonstances en considération, nous avons décidé, après une délibération discutée avec soin et anxiété, que Leurs Seigneuries seraient priées d'envoyer l'année prochaine au détroit de Barrow, une expédition composée des navires qui formaient la division aux ordres du capitaine Austin, savoir : deux bâtiments à voiles, et deux vapeurs; ces navires auraient l'ordre de se rendre directement à l'île Beechey, et de considérer cette localité comme le point de départ d'une nouvelle exploration, car aucun navire à voiles ou à vapeur ne devrait, sous aucun prétexte, se laisser surprendre au delà.

13. Nous regardons comme tout à fait inutiles de nouvelles recherches dans la direction de l'île Melville ou au S. O. du cap Walker; nous proposons donc que tous les moyens, toutes les forces de l'expédition soient dirigés vers la reconnaissance de la partie supérieure du détroit de Wellington; et nous pensons qu'en adoptant les dispositions intelligentes, qui ont donné des résultats si satisfaisants en dernier lieu, cet examen pourra se faire sans chances sérieuses de perte ou de danger.

14. Si, en arrivant dans le commencement d'août au rendez-vous indiqué, on trouve le détroit fermé par une barrière de glace, telle qu'il y aurait danger ou imprudence à tenter d'y pénétrer, il sera peut-être possible néanmoins de transporter des canots sur des coulisses ou des traîneaux, ou de les diriger dans les petites rigoles qu'on pourrait rencontrer, et de les lancer dans la mer libre qu'on trouverait plus loin. Par ce moyen, on pourrait établir des dépôts de provisions sur les points les plus convenables, et recueillir pendant le reste de la saison navigable des données propres à faciliter considérablement les opérations du printemps suivant.

15. Ces opérations devront, dans ce cas, être commencées le plus tôt possible dans la saison de 1853, et poussées avec toute la promptitude que permettra la prudence, car il est bien entendu que tous les détachements d'exploration doivent être de retour au dépôt de l'île Beechey assez à temps pour

s'embarquer vers le milieu d'août au plus tard. On aurait à examiner la partie supérieure du détroit de Wellington, en poussant cette reconnaissance aussi loin que possible des derniers points explorés dans le N. O. par M. Penny. Si sir John Franklin a réellement pris cette direction, il n'est guère probable que les détachements explorateurs ne trouvent pas, dans le cours de leurs recherches, quelques traces de son expédition.

16. Si, d'un autre côté, on trouve le détroit de Wellington ouvert et navigable à l'arrivée de l'expédition, pendant l'été de 1852, nous pensons qu'un des navires à voiles et un vapeur pourraient s'y avancer, afin de profiter de cette circonstance favorable, dans le cas où l'officier commandant penserait que la prudence permet d'agir ainsi et qu'il n'y a pas de danger à le faire. Ce navire prendrait alors ses quartiers d'hiver dans une position plus favorable pour commencer les recherches par terre au printemps de 1853; mais il est bien expressément recommandé qu'ils ne s'avancent pas à une distance qui pourrait compromettre leur retour au dépôt, ou les empêcher de communiquer avec celui-ci pendant la même année ; et, dans le cas où une catastrophe irréparable arriverait aux navires qui se seraient ainsi avancés, ou bien s'ils étaient trop fortement arrêtés dans les glaces pour pouvoir en sortir pendant l'été de 1853, il est formellement enjoint aux commandants de les abandonner, et de diriger leurs équipages sur le dépôt.

17. Il est cependant convenable de prévoir une circonstance qui pourrait se présenter : c'est celle où la difficulté du trajet, sur l'arrière-saison, rendrait la retraite de l'équipage sur l'île Beechey plus dangereuse pour la vie des hommes que ne le serait leur séjour sur les navires pendant un autre hiver, dans le cas où ceux-ci seraient seulement pris dans les glaces. Dans ce cas, la division de l'île Beechey, qui serait encore amplement pourvue de provisions, devrait rester également jusqu'à l'année suivante; mais nous espérons que cette supposition ne se réalisera pas, et nous avons la certitude que, grâce aux perfectionnements que l'expérience du passé apportera, tant à l'armement qu'aux dispositions de tout genre, cette exploration sera terminée dans la première moitié de l'année 1853, de manière à ce que l'expédition tout entière soit en mesure d'effectuer

son retour en Angleterre, avant la fin de la saison navigable.

18. Il est évidemment impossible de prévoir, dans un rapport de cette nature, les circonstances les plus éloignées et les moins probables ; mais les instructions données par Leurs Seigneuries au capitaine Austin lui confèrent, aux articles 4 et 7, tout le pouvoir discrétionnaire que l'on peut donner à un officier en de pareilles circonstances ; nous demandons, en conséquence, que ces articles soient compris dans les ordres qui seront donnés sur le même sujet.

19. Nous avons pensé qu'il était convenable de demander aux personnes nommées en marge [1] leur opinion sur cette question intéressante, mais difficile ; nous joignons à ce rapport leurs réponses, sur lesquelles nous appelons l'attention de Leurs Seigneuries.

20. Nous avons également demandé au capitaine Austin et aux officiers, spécialement employés dans les expéditions d'exploration [2], leur avis et leurs conseils sur les améliorations dont sont susceptibles l'équipement, l'habillement et les approvisionnements. L'expérience de ces personnes les rendait parfaitement compétentes sur cette matière. Leurs réponses, qui sont annexées à ce rapport, sont de la plus haute importance, et elles seront lues avec un vif intérêt.

21. Quoique nos instructions ne mentionnent pas le rapport d'un Esquimau nommé Adam Beck, concernant la perte des navires de sir John Franklin, rapport auquel, dans sa déposition, sir John Ross attache encore beaucoup d'importance, nous déclarons ici que nous avons fait traduire sous nos yeux, par un missionnaire morave connaissant bien la langue des Esquimaux, un papier écrit par Adam Beck, en présence de sir John Ross et du capitaine Ommaney, et qui est soi-disant la substance d'un renseignement qui lui avait été communiqué par un autre Esquimau nommé Erasmus York, au sujet de la perte des navires et du massacre de leurs équipages. Il ne s'est

---

[1] Le contre-amiral sir John Ross, le docteur Scoresby, les capitaines Austin, Kellett et Ommaney, sir John Richardson, M. W. Penny et M. S. Stewart.

[2] Le capitaine Ommaney, les lieutenants M'Clintock et S. Osborne, M. Bradford, chirurgien, et M. Brooman, payeur.

pas trouvé dans cette note un seul mot relatif à cette circonstance.

22. Une déposition postérieure d'Adam Beck, envoyée à Copenhague pour être traduite, n'est pas encore revenue; mais si Leurs Seigneuries pensent qu'une nouvelle enquête soit nécessaire à ce sujet, nous exprimons ici très-instamment le vœu que cette enquête soit conduite séparément, et qu'elle ne retarde en aucune façon le départ de l'expédition proposée, pour le détroit de Barrow.

23. Quant à ce qui concerne les tentatives qui se font en ce moment pour porter des secours aux navires absents, dans la direction du détroit de Behring, nous nous bornerons à exprimer le vœu, que jusqu'à ce que l'on ait reçu de nouveaux rapports du capitaine Collinson et du commander M'Clure, on maintienne toujours au complet l'approvisionnement du *Plover*.

*Signé* W. Bowles, *contre-amiral;*
Arthur Fanshawe, *contre-amiral;*
W.-E. Parry, *capitaine;*
F.-W. Beechey, *capitaine;*
Georges Back, *capitaine.*

C'est, d'après ces conclusions, qu'une nouvelle expédition, dont le but est de continuer l'exploration du détroit de Wellington, a été ordonnée par l'Amirauté.

Elle est sous la direction du capitaine sir Edward Belcher, et se compose de trois bâtiments à voiles, l'*Assistance*, commandé par le chef de l'expédition; le *Resolute* et le *North-Star*, commandés par le capitaine Kellett et le commander Pullen, et de deux steamers à hélice de 40 chevaux, le *Pioneer* et l'*Intrepid*, sous les ordres du commander M'Clintock et du lieutenant Osborn.

L'expédition a quitté Stromness, le 28 avril, et a été remorquée par le *Desperate* et le *Basilisk* jusque par 60° 11′ de latitude N. et 24° 4′ de longitude à l'O. de Greenwich; le 11 août, elle était au mouillage de l'île Beechey, à l'entrée du détroit de Wel-

lington. L'état de la glace dans ce détroit faisait espérer au capitaine Belcher de pouvoir s'y avancer.

Voici les instructions de l'Amirauté données à sir Edward Belcher, relatives à la recherche de sir John Franklin :

1. Nommé au commandement de l'expédition composée des navires *Assistance, Resolute, Pioneer, Intrepid, North-Star*, qui arme pour aller de nouveau à la recherche de sir John Franklin, vous devrez, aussitôt que ces navires seront complétement équipés, prendre la mer, et, après votre sortie de la Manche, soit par le S., soit par le N., vous diriger, le plus directement possible, sur le détroit de Barrow, en visitant Disco (chemin faisant) pour y prendre les objets utiles que ce point peut vous offrir, et des équipages de chiens pour l'attelage des traîneaux.

2. Nous vous avons investi de ce commandement, bien convaincus que vous n'ignorez aucune de ses exigences, et que vous possédez la sagacité et l'habileté nécessaires pour satisfaire à toutes.

3. Aussi, nous a-t-il paru superflu de vous donner des instructions détaillées et minutieuses dans le but de guider chacun de vos pas. Muni des pièces où sont consignées les vues de l'Amirauté, puisque des expéditions antérieures à la vôtre ont eu lieu, et de celles où sont relatées les difficultés éprouvées pour les remplir, nous vous laissons le soin de prendre vos décisions suivant les circonstances qui se présenteront.

4. Il nous semble convenable, cependant, de vous signaler une certaine méthode à suivre dans votre exploration. Nous en référant aux vœux du comité nommé en octobre 1851, pour faire un rapport sur le projet d'une nouvelle expédition ; nous pensons que le plan d'opérations ultérieures, proposé alors, doit servir de cadre à vos déterminations. Dans ce rapport, l'île Beechey est indiquée comme le centre et le point de départ de vos opérations, et vous devez la considérer comme le lieu de rendez-vous général vers lequel vous allez vous diriger sans retard, pour y établir le *North-Star* comme magasin.

5. Arrivé à votre destination, deux objets principaux doivent fixer votre attention.

1° Tenter la traversée du chenal Wellington avec un navire à voiles et un bateau à vapeur.

2° Envoyer une semblable expédition à l'île Melville.

6. L'objet de la première mesure est de rechercher les traces de Franklin, qui s'arrêtent au cap Bowden, situé au N. de l'île Beechey, et de suivre ces traces, si on parvient à les saisir. Le but de la seconde est de déposer au *Port-Winter* (Port d'Hiver) sur l'île Melville, et, en cas d'impossibilité, à l'île Byam-Martin, une certaine quantité de vivres, de combustible, et de vêtements pour les hommes des navires du capitaine Collinson et du capitaine M'Clure qui parviendraient à atteindre ces points.

7. Quant à la première expédition et à la probabilité de retrouver les traces de Franklin, nous ne pouvons trop insister sur la nécessité, dans une pareille hypothèse, de préparer, le long de la route que vous suivrez, des dépôts cachés de provisions suffisants pour vos équipages et ceux des navires que vous cherchez. Ces provisions vous seraient nécessaires pour rallier l'île Beechey, point de rendez-vous général, dans le cas où vos navires ne pourraient plus être d'aucun secours par l'effet d'un accident quelconque.

En divers points de la route que vous suivrez sur les pas de Franklin, ou de toute autre direction que vous seriez conduits à prendre, vous profiterez de chaque promontoire remarquable, de chaque pointe ou d'un lieu facile à reconnaître pour y déposer soigneusement un rapport exact sur votre situation et vos projets ultérieurs. Vous exigerez que ces rapports soient déposés à 3 mètres dans le N. *vrai* du *cairn*, ou du mât de pavillon, ou bien encore sous le cairn lui-même ou dans son intérieur.

8. Quant à l'expédition destinée à explorer l'île Melville, il est douteux que, même dans les circonstances les plus favorables, elle puisse faire plus, pendant la première saison, que d'atteindre ces parages. L'officier qui la commandera, devra nécessairement songer à y passer l'hiver.

9. Il devra s'occuper principalement, au printemps suivant : 1° de déposer à l'île Melville toutes les provisions dont il pourra disposer ; et, si ses navires ne pouvaient l'atteindre, il les ferait transporter par des traîneaux ; 2° de former des escouades de voyageurs qui pousseront dans l'O., pour rechercher les traces de sir John Franklin. Les voyageurs placeraient dans les endroits remarquables où ils croiraient devoir établir leurs dépôts de provisions, des notes sur les tentatives en cours d'exécution. Ils devraient, rigoureusement, avoir rejoint leur bord avant l'époque ordinaire de la rupture des glaces, afin que les navires pussent regagner l'île Beechey, point de rendez-vous, ou bien préparer leur départ pour l'Angleterre, du détroit même de Lancastre, suivant l'état des provisions qui leur resteraient, et le temps écoulé dans cette exploration.

10. Nous croyons devoir appeler votre attention sur les instructions que vous donnerez à l'officier chargé de cette partie de l'expédition ; car il peut arriver que vous comptiez sur son retour de l'île Melville pour l'été de 1853, dans le but de l'employer sur un autre point déterminé, et que, d'un autre côté, après un séjour prolongé dans l'O., il soit du devoir de cet officier de ne pas s'exposer à un plus long séjour dans ces parages, mais bien de faire route directement pour l'Angleterre. Il devrait évidemment chercher à communiquer avec le point de rendez-vous, à l'île Beechey, avant de quitter définitivement le détroit de Barrow, afin d'obtenir des renseignements concernant les autres navires, et aussi pour laisser des notes sur les événements de sa campagne.

11. Vous aurez, en conséquence, à définir et limiter sa part de responsabilité dans l'exécution des ordres qui lui seront donnés, dans la première hypothèse, et à déterminer le point où il doit s'arrêter dans leur accomplissement.

12. Il est évidemment possible que les saisons telles que celles qu'éprouva l'expédition de 1850 et 1851, se renouvellent et empêchent de passer à travers le chenal Wellington ou de gagner l'O. de l'île Griffith. Vous devez, dans ce cas, examiner le

degré d'utilité que pourrait offrir une exploration par escouades de voyageurs, depuis la baie Baring ou la baie du Prince-Alfred, poussée dans la direction du détroit de Jones, en outre de celles qu'il vous est ordonné d'exécuter au N. et au N. O., dans la direction du chenal de la Reine (Queen's-Channel), à la recherche des traces de Franklin.

13. Nos instructions ne font aucune mention de la circonstance admissible de la découverte de nouveaux indices à l'île Beechey; là, comme partout ailleurs, vous devrez en chercher à une certaine distance des cairns, où on a reconnu qu'il était dans l'usage de les déposer. Si ces indices ou des notes démontraient que Franklin s'est dirigé vers l'E. pour sortir du détroit de Lancastre, après avoir hiverné à l'île Beechey, de 1845 à 1846, vous expédieriez deux de vos navires vers l'île Melville, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, et, avec les deux autres, vous agiriez suivant les circonstances et les renseignements fournis par ces indices ou ces notes. Vous tiendrez compte de la relation qui concerne la découverte de deux navires échoués sur la glace, aperçus dans l'océan Atlantique au printemps de 1851; car vous pourrez vous baser sur ce fait pour vos recherches sur les côtes du détroit de Davis, après avoir quitté la baie de Baffin, recherches subordonnées d'ailleurs aux circonstances mentionnées plus haut et aux renseignements que pourront vous fournir les notes que vous aurez trouvées.

14. Vous avez connaissance de l'approvisionnement laissé au port Léopold, en même temps que de la chaloupe à vapeur, abandonnée par sir James Ross : vous userez de cette embarcation partout où vous jugerez qu'elle peut être utile; mais, quant à l'approvisionnement du port Léopold et à celui formé pour cent hommes par M. Saunders sur une île située dans la baie *Navy-Board*, notre intention est que ces provisions ne soient, sous aucun prétexte, entamées par les navires placés sous vos ordres, à moins d'y être forcés par une nécessité absolue.

15. Nous vous avons délivré des copies des présentes instruc-

tions que vous remettrez au capitaine et aux officiers de chaque navire placé sous vos ordres. Nous croyons utile de vous engager à conférer souvent, amicalement et sans réserve, avec votre commandant en second, et avec les capitaines des autres navires, sur tous les points concernant l'expédition, et à les tenir toujours au courant de vos vues et de vos intentions, afin que, en cas de séparation des navires, ces officiers soient parfaitement au courant de vos déterminations et de vos projets. De semblables rapports devraient également exister entre les officiers commandant les navires détachés de vous pour l'exécution de nos ordres.

16. Vous n'ignorez pas qu'un navire qui n'est pas armé aux frais de l'Etat, le *Prince-Albert*, poursuit aussi le même but. Vous lui devez secours et protection en toutes circonstances; mais vous n'aurez en aucune façon à vous immiscer dans ses opérations et à le prendre sous vos ordres.

17. Les divers journaux de bord, les journaux particuliers ou autres, avec les dessins et les plans, etc., etc., doivent être envoyés à l'Amirauté, au retour de l'expédition. Vous devrez, depuis le moment où vous vous séparerez des navires envoyés pour vous remorquer, numéroter et dater scrupuleusement vos lettres à notre secrétaire; veillez à ce qu'il en soit de même de celles que vos officiers vous adresseront. Il vous est enjoint expressément, s'il y a possibilité, de laisser pour nous des lettres au cap Warrender, à Ponds-Bay, etc., pourvu qu'il n'en résulte pour vous aucun retard.

18. Vos navires ont été équipés, avec le plus grand soin, pour la campagne qu'ils vont entreprendre, et nous avons voulu qu'ils fussent pourvus de tous les objets et de toutes les ressources qui pourraient avoir un but d'utilité. Notre confiance dans le bon emploi de ces ressources et dans la surveillance que vous exercerez sur ceux qui auront à en user est entière. Mais il est un point qui doit être l'objet constant de vos préoccupations; c'est de ramener sains et saufs dans leur pays les équipages de vos bâtiments.

Toutefois, malgré votre sollicitude à l'égard de cette partie de vos instructions, nous verrions avec peine qu'une prudence peut-être timorée combattît chez vous le désir ardent de remplir le but de votre mission et votre généreuse sympathie pour vos compatriotes absents.

20. Nous voulons expressément que les divers navires sous vos ordres soient chacun en route pour l'Angleterre et dans l'E. du détroit de Barrow, lorsque leurs vivres seront réduits à douze mois, à ration entière. Nous recommandons à Dieu vous et vos compagnons, confiants dans le succès de vos tentatives et avec l'espoir que vous arriverez à délivrer des compatriotes, dont nous déplorons depuis si longtemps l'absence.

Fait par nos ordres, le 16 avril 1852.

*Signé* NORTHUMBERLAND.
HYDE PARKER.
PHIPPS HORNBY.
THOS. HERBERT.
ALEX. MILNE.

Nous terminerons ces renseignements par le rapport adressé au ministre de la marine par M. Bellot, officier de la marine française, qui avait obtenu l'autorisation de prendre part à une des expéditions à la recherche de sir John Franklin, et qui était parti sur le *Prince-Albert*, bâtiment armé aux frais de lady Franklin et commandé par le capitaine Kennedy.

Londres, 13 octobre 1852.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte de l'arrivée à Aberdeen (Ecosse) de la goëlette *Prince-Albert*, montée par dix-huit hommes, tout compris, et expédiée l'année dernière à la recherche de sir John Franklin. Nos efforts ont été vains, ainsi que le faisait prévoir le résultat des recherches entreprises, de

1850 à 1851, par les neuf navires expédiés d'Angleterre et des Etats-Unis. Les circonstances de notre navigation dans les glaces ne nous ont permis d'apprendre que tout récemment dans quelle direction et jusqu'où s'étaient avancés nos prédécesseurs. Si nous n'avons point encore trouvé de solution à cette recherche toute palpitante d'intérêt, du moins nous avons à annoncer les satisfaisantes conditions où se trouvent ceux que nous avons laissés derrière nous, sur une voie pleine de promesses.

Ayant rencontré les glaces le 23 juin 1851, nous atteignîmes, le 10 juillet, l'établissement danois d'Uppernavick, sur la côte Ouest du Groënland, et nous pûmes nous y procurer un traîneau de chiens esquimaux. Les baleiniers que nous vîmes le 8 et le 12 nous apprirent que trois tombes avec inscriptions de noms et de dates, et d'autres preuves non équivoques d'un séjour permanent indiquaient l'île Beechey dans le détroit de Barrow, comme ayant été les quartiers d'hiver de sir John Franklin, de 1845 à 1846. Pendant plus de vingt jours nous essayâmes, de compagnie avec les navires de guerre américains, de remonter au N. le long de la côte Est de la baie de Baffin, nous frayant un passage au milieu des glaces, tantôt en forçant de voiles et dirigeant le navire comme un coin entre les glaçons, tantôt nous coupant une ouverture avec la scie ou faisant jouer la mine.

A différentes reprises, le navire se trouva soumis à une pression violente entre d'immenses champs de glace de plusieurs lieues d'étendue ; mais toujours notre légère goëlette, s'élevant sur les glaçons, bravait impunément leurs atteintes ; tout était prêt d'ailleurs, et des provisions étaient constamment conservées sur le pont pour le cas, dont il existe malheureusement des exemples trop fréquents, où le navire, incapable de résister davantage, s'abîmerait sous l'étreinte des glaces.

Les brises qui, sans doute, n'avaient pas soufflé du N. autant que d'habitude, avaient laissé le sommet de la baie de Baffin entièrement bloqué ; de nombreux *ice-bergs* (ou montagnes de glaces), de 100 à 150 pieds au-dessus de l'eau, nous entouraient de tous côtés, et nous parvînmes à grand'peine à sortir de ce dangereux voisinage. Ayant laissé la latitude de 74° 45′ N.,

nous pûmes traverser enfin le corps principal; plus au S., et le 2 septembre, nous étions à l'entrée du détroit de Barrow, cherchant à pénétrer à l'O., où nous espérions trouver des traces de l'escadre anglaise. Des obstacles nouveaux nous barrèrent le passage, et le délai fut employé à visiter la côte Est de l'*inlet* du Prince-Régent. Il devenait de la plus haute importance de visiter le port de Léopold où pouvaient se trouver les renseignements dont nous avions besoin.

Dans la soirée du 8 septembre, M. Kennedy, avec un canot et quatre hommes, laissa le navire, alors à quelques milles seulement de la côte. Pendant la nuit, les vents du N. et le courant nous entraînèrent au S., et, au point du jour, nous nous trouvâmes à 20 milles plus loin, entraînés par les glaces qui nous séparaient ainsi du canot que nous avions entièrement perdu de vue; force nous fut de chercher un refuge dans la baie de Batty. Le lendemain j'essayai, avec trois hommes, de me rendre par terre au port de Léopold, où nous ignorions si M. Kennedy avait pu débarquer; mais l'état des neiges nous força à revenir à bord après trois jours de pénibles efforts où nous enfoncions dans la neige jusqu'aux genoux, ayant une fois employé quatorze heures à faire 5 milles. Il était impossible de songer à faire le trajet par mer; la glace se formait chaque jour en croûte assez épaisse pour nous arrêter et nous laisser pris, sans être assez forte pour nous permettre de sortir des embarcations.

Le sort de notre commandant était d'ailleurs décidé à ce moment, car nous savions que, s'il avait atteint le port de Léopold, il y avait trouvé un abri et l'ample dépôt de provisions laissé par sir James Ross en 1849. Dans les premiers jours d'octobre, je dirigeai une seconde tentative avec un traîneau, mais notre impatience avait conseillé sans doute plus que la prudence; la glace s'ouvrant sous nos pas engloutit une seconde fois notre espoir. Une troisième tentative fut faite avec un canot que nous halâmes sur les glaces de la côte pendant 50 à 60 milles, et, le 17 octobre, nous eûmes enfin le bonheur de retrouver nos compagnons de voyage, tous sains et saufs et n'ayant eu à souffrir que de leurs anxiétés sur notre propre compte, car ils ne savaient ce que nous étions devenus.

La fin de l'année fut employée à assurer le navire dans ses quartiers d'hiver, à l'entourer d'une épaisse muraille de neige, à bâtir sur la glace des magasins en neige pour nos provisions ou pour nos ateliers, et à préparer pour nos excursions d'hiver des traîneaux, des mocassins, des vêtements et des *snow-shoes* ou longues raquettes pour marcher sur la neige.

Un détachement de quatre hommes, dont je faisais partie, sous les ordres de M. Kennedy, se rendit, le 5 janvier, à l'endroit où la *Furie* fit naufrage en 1825. Le soleil avait disparu le 30 octobre pour ne se remontrer au navire que le 15 février; c'est principalement à la clarté de la lune que s'accomplit cette courte excursion. Le résultat de notre visite fut qu'un grand nombre des provisions si soigneusement débarquées par sir Edward Parry au milieu des préoccupations d'un naufrage, s'y trouvaient encore en bon état, et que personne n'avait visité les lieux depuis l'année 1849. Vers la fin de février, nous laissâmes de nouveau le navire pour la plage de la *Furie*, transportant nos provisions par petites quantités dans la direction que nous devions parcourir et au milieu des incidents inséparables d'une température qui, le 14 mars, descendit à 44° centigrades au-dessous de zéro.

Les interminables lenteurs d'un voyage le long d'une côte hérissée de glaçons, et où nous avions parfois à tailler dans la neige avec la hache une route pour nos traîneaux, ne nous permirent d'atteindre la baie de Brentford que le 6 avril. Huit hommes, sous la conduite d'un officier, retournèrent alors au navire, pendant que M. Kennedy, quatre hommes et moi poursuivîmes avec deux traîneaux indiens et cinq chiens. Ayant trouvé un passage à l'O. au fond de cette baie, nous continuâmes notre recherche dans la même direction jusqu'à 100° de longitude O. (Greenwich), traversant des plaines de neige si uniformes que le plus souvent nous ne savions qu'en creusant la neige que nous étions sur terre et non sur les glaces de la mer polaire. Nous remontâmes alors au N. et à l'E. dans la direction du cap Walker, auquel s'attachait d'autant plus d'importance que nous le considérions comme le point de départ de sir John Franklin dans les régions inconnues du Nord.

Il avait été depuis longtemps reconnu impossible de voyager pendant le jour à cause de la réflexion de la lumière sur ces éternelles neiges. Après chacune de nos marches, nous nous bâtissions une hutte de neige, l'abri le plus sûr et le plus confortable contre les rigueurs du climat. Le 24 avril, le thermomètre s'éleva à zéro, et nous étions alors assez aguerris contre le froid pour coucher en plein air, ce que nous répétâmes aussi souvent que possible afin de gagner du temps. Le 15 mai, nous atteignîmes enfin le port Léopold, ayant traversé du cap Walker à l'Est. Le scorbut s'était depuis longtemps montré parmi nous, et nous dûmes nous arrêter, rencontrant là tous les moyens de combattre la maladie. Le docteur avait, pendant notre absence, examiné la baie de Creswell, et, à notre retour à bord, le 31 mai, nous trouvâmes que cette terrible maladie n'avait pas épargné le reste de notre monde; le docteur lui-même et le noble Hepburn, l'ancien compagnon de sir John Franklin, se trouvaient parmi les malades.

Grâce aux soins entendus de notre chirurgien, la santé se rétablit bientôt parmi nous, et la fin de juillet nous trouva sciant un canal dans la glace pour notre navire, qui fut enfin halé de sa prison le 6 août, n'ayant pas eu un pouce d'eau sous la quille pendant l'hiver. Le 18 du même mois, nous rencontrâmes, dans la baie de l'Erebus, le *North-Star*, un des cinq navires expédiés de nouveau par le gouvernement anglais au commencement de cette année. Le commodore sir Ed. Belcher, avec un bâtiment à vapeur, avait, depuis quatre jours, remonté au N. le canal Wellington, pendant que les deux autres poussaient à l'O. dans la direction de l'île Melville. L'équipement supérieur de cette nouvelle expédition rendait notre concours superflu, et le 23 nous reprîmes le chemin de l'Angleterre. Du sommet de l'île Beechey, la route au N. et à l'O. paraissait dégagée. L'hiver a été comparativement doux et rempli de coups de vent, deux conditions qui s'opposent également à la formation des glaces. Les glaces que nous avons rencontrées dans le détroit de Lancastre et dans la baie de Baffin montrent, par leur épaisseur inaccoutumée, que les coupures si nombreuses ou *inlets* ont rejeté cet été des glaces retenues depuis plusieurs années. Tout enfin semble promettre

un succès éclatant à cette escadre qui compte des noms fameux par leur énergie et leur habileté dans la marine anglaise.

Si vous le désirez, Monsieur le Ministre, j'aurai l'honneur de vous adresser un rapport plus détaillé de notre campagne, dès que j'aurai eu le temps de mettre en ordre les notes recueillies au milieu d'occupations incessantes. M. Kennedy s'est plu, dans sa dépêche aux Lords de l'Amirauté, qui a été reproduite dans la presse anglaise, à signaler dans les termes les plus flatteurs la part que j'ai prise aux travaux de cette expédition, au nom de notre marine. Il m'est impossible de n'y pas reconnaître le même sentiment de bienveillance qui l'a dirigé pendant tout notre voyage, et dont son exemple animait pour moi tous les officiers et l'équipage du *Prince-Albert*.

Qu'il me soit permis, Monsieur le Ministre, d'appeler votre attention sur ce fait : j'eusse facilement oublié que j'étais le premier et le seul représentant de la nation française dans un hiver arctique, sans les attentions si soutenues et le respect tout particulier que je dois attribuer à ma qualité d'officier français.

L'accueil de lady Franklin, des Lords de l'Amirauté, me feront toujours fier de cette époque de ma carrière, si je peux à ces suffrages joindre la certitude que j'ai répondu à votre attente, Monsieur le Ministre, et dignement soutenu par ma conduite l'honneur de notre marine.

Je suis, etc.

BELLOT,

*Lieutenant de vaisseau.*

Enfin, pour compléter tout ce qui a été appris, jusqu'à ce jour, sur les résultats des diverses expéditions qui s'occupent de ces recherches, nous donnerons une lettre dans laquelle le capitaine Inglefield, commandant de l'*Isabel*, fait connaître ses nouvelles découvertes dans le fond de la baie de Baffin.

A bord de l'*Isabel* devant la baie Ponds, 13 septembre 1852.

Mon cher Barrow, — Après avoir écrit très-longuement à lady Franklin et à sir Francis Beaufort, je veux cependant que vous receviez de moi quelques détails, et, si je ne puis vous en-

voyer une copie exacte de ces deux lettres, je désire tenir quelques lignes toutes prêtes pour les remettre au premier baleinier que je rencontrerai dans ma traversée de retour, par la côte Ouest de la baie de Baffin et du Labrador.

En peu de mots, je vous dirai que j'ai communiqué avec les naturels dans le voisinage de Dudley-Digge, et que j'ai parcouru à la vapeur, tout le détroit de Wolstenholme, en examinant principalement Omenak [1]. J'ai déterré les morts, et fouillé les cairns, sans trouver les moindres traces de Franklin. Je me dirigeai ensuite vers le Whale-Sound et trouvai un établissement à 25 milles de l'entrée, habité par des gens vigoureux et pleins de santé. Ce détroit, ou plutôt ce bras de mer, me parut bordé au N. par des îles. Du côté opposé à l'entrée, l'œil pénétrait au loin sur l'horizon bleu de la mer libre par deux larges ouvertures, et les rayons d'un soleil couchant, en éclairant ces lointaines perspectives, nous firent acquérir la conviction qu'il n'existait devant nous aucune terre, au moins jusqu'à la distance d'un grand nombre de milles; je fis, à la voile, le tour de la plus grande des îles, que je baptisai du nom de sa grâce le *Duc de Northumberland*, puis je me dirigeai vers le détroit de Smith que j'atteignis sans difficulté, et dont l'ouverture a 36 milles de largeur au lieu de 10 que lui attribuent les cartes.

Par une agréable matinée, le 27 août, à une portée de pistolet du cap Alexandre, nos regards enchantés découvrirent la mer libre, aussi loin que la vue pouvait s'étendre, entre les points extrêmes de la terre qui présentaient un écartement de sept ou huit quarts. Le cap brillait sous un manteau de mousse verte. Nous remarquâmes que la terre prenait des teintes plus sombres à mesure que nous avancions vers le point le plus septentrional de notre exploration, par 78° 25'. Je pourrais difficilement exprimer tout ce que je sens que j'aurais à dire, si je m'arrêtais plus longtemps sur les idées et les sentiments qui s'emparèrent de moi, en pénétrant dans cette mer polaire, impressions encore toutes fraîches dans mon

[1] Endroit où Adam Beck racontait qu'avait eu lieu le massacre le plus extraordinaire, le plus barbare, le plus inexplicable des équipages de l'*Erebus* et du *Terror*.

esprit. Nous fûmes forcés de la quitter, sans pouvoir débarquer, et sans apercevoir aucun vestige de cairn ou de balise.

La tempête qui nous en fit sortir m'obligea de mettre à la cape pendant deux jours, au milieu de tourmentes de neige et de vent. En cherchant ensuite à serrer la côte Ouest pour apercevoir dans nos longues-vues ce que la glace, bordant les terres, nous empêchait d'examiner d'une autre manière, nous tombâmes dans la banquise sous le vent, et ce fut après mille peines que nous parvînmes à nous en dégager. Le détroit de Jones était le point sur lequel je devais maintenant porter mon attention ; nous l'explorâmes avec le navire jusque par 84° de longitude O. (86° 20′ m. P.), et avec nos longues-vues nous aperçûmes jusqu'au 85e méridien (87° 20′ m. P.).

D'épais brouillards, l'époque avancée de la saison (nous étions au 1er septembre), l'aspect inhospitalier d'une côte n'offrant aucune ressource pour y passer l'hiver, une tempête violente d'O., et les glaces que nous apercevions, emportées rapidement hors du détroit, toutes ces causes me déterminèrent à m'éloigner, plus encore par prudence que par nécessité absolue. Je ne puis signaler aucune trace, aucun indice de sir John Franklin, après un examen attentif de la côte sur les deux rives. Elle semblait, d'ailleurs, en tous lieux, défier le pied de l'homme : au point le plus éloigné atteint par nous, la rive Nord s'arrondissait dans le N. O., et celle du S. se dirigeait vers l'Ouest. Après cet examen, je résolus de rendre compte à sir Edward Belcher du résultat de nos recherches et de lui laisser un croquis des routes faites dans mon voyage.

Le 7 septembre, j'arrivai à l'île Beechey, où je trouvai le *North-Star*, mouillé en sûreté dans l'attente des glaces au milieu desquelles il devait hiverner.

Son équipage parut charmé de recevoir ses lettres et ses journaux. Je lui donnai douze heures pour préparer les réponses. Pendant ce temps, je visitais l'île qui était couverte d'une neige épaisse. Je ne puis, aujourd'hui, entrer dans l'analyse de mes sentiments et de mes pensées. Il était une heure que nous n'avions point encore regagné le bord. Je me rendis à bord du *North-Star*, pour prendre congé de Pullen et des officiers; je plaçai les dépêches sous mon bras, et, peu d'instants après,

l'*Isabel* était sous vapeur, se dirigeant vers la sortie du détroit.

J'ajouterai seulement qu'après quelques jours de brises folles et de vents contraires, nous avions atteint le point d'où je vous écris. Aujourd'hui, mardi 14, à six heures, je suis descendu sur le cap Bowen et n'y ai trouvé que les traces d'un ours gigantesque et de quelques renards. J'ai observé l'inclinaison de l'aiguille aimantée, pris quelques fragments de roches pour sir Roderick, et élevé un cairn où j'ai inscrit une note concernant notre visite. De retour à bord, je me dirige vers le Sud. Chaque soir, à la nuit, nous tirons un coup de canon, accompagné de deux fusées, cherchant attentivement un feu qui y réponde ou un signal quelconque. J'espère, avec la grâce de Dieu, examiner aussi soigneusement la côte Ouest qu'il m'a été possible de le faire pour la côte Nord; l'objet de mon voyage étant alors rempli, je désire, s'il est possible, m'éviter les risques inutiles, les dépenses et l'ennui d'un hivernage, et retourner, s'il plaît à Dieu, en Angleterre. Tout cela s'accomplira, j'espère, avec la volonté d'en haut.

Adieu, mon cher, etc.

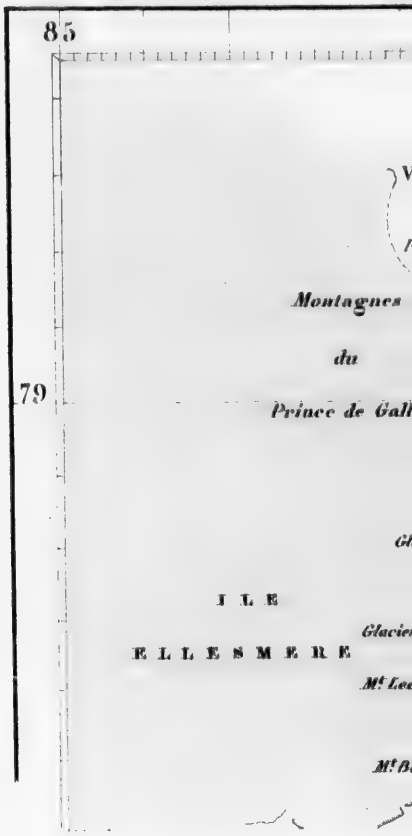
*Signé* E. D. Inglefield.

22 octobre. — Au cap Farewell.

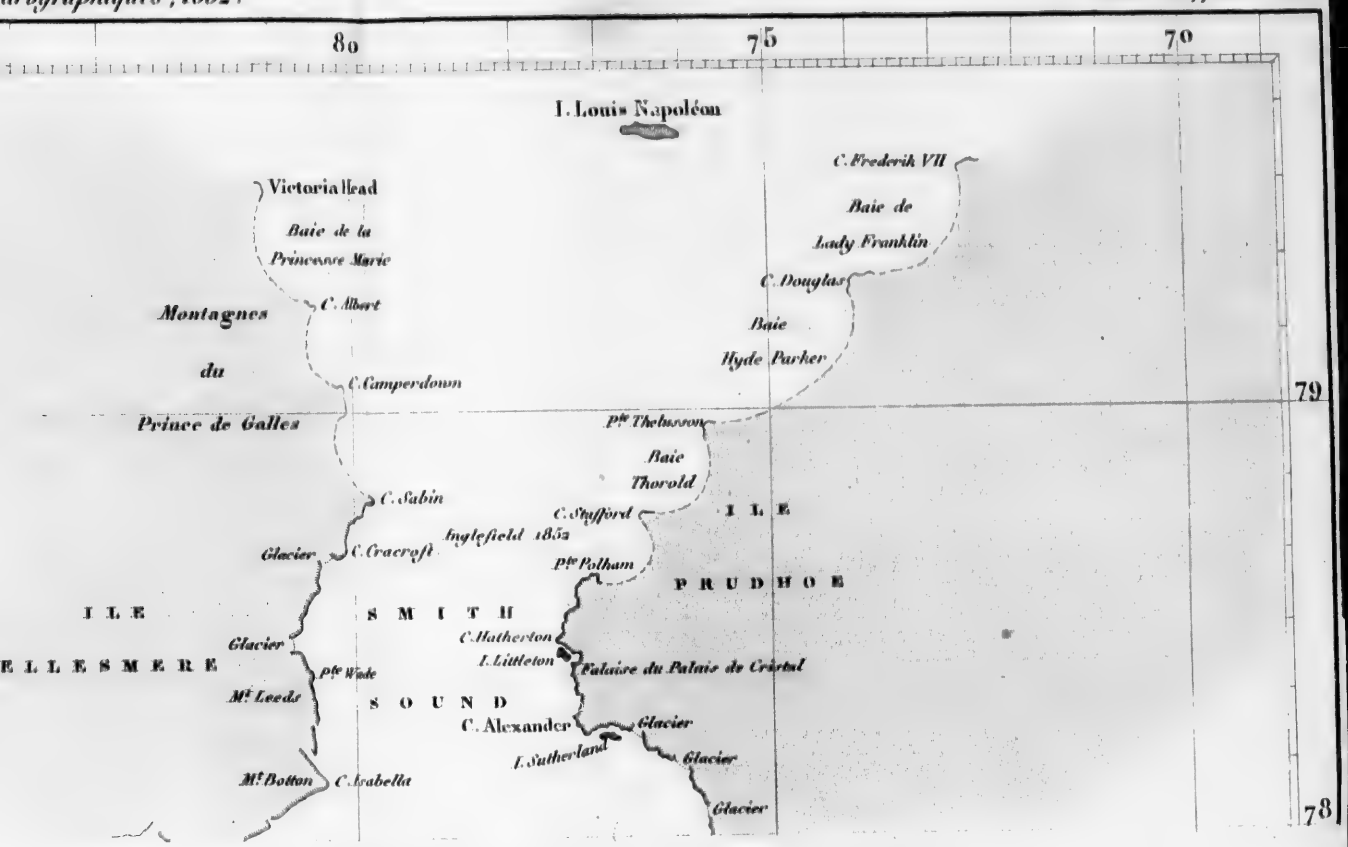
*P. S.* — Nous sommes en route pour l'Angleterre. Les coups de vent, les nuits sombres et le temps d'hiver nous empêchent même d'apercevoir la terre dans l'Ouest. Je vous verrai, j'espère, peu après la réception de cette lettre. Je vous offre donc, pour le moment, mes meilleurs sentiments.

Paris, imprimerie de Paul Dupont,
rue de Grenelle-Saint-Honoré, 45.

*Tome VIII, page 324.*

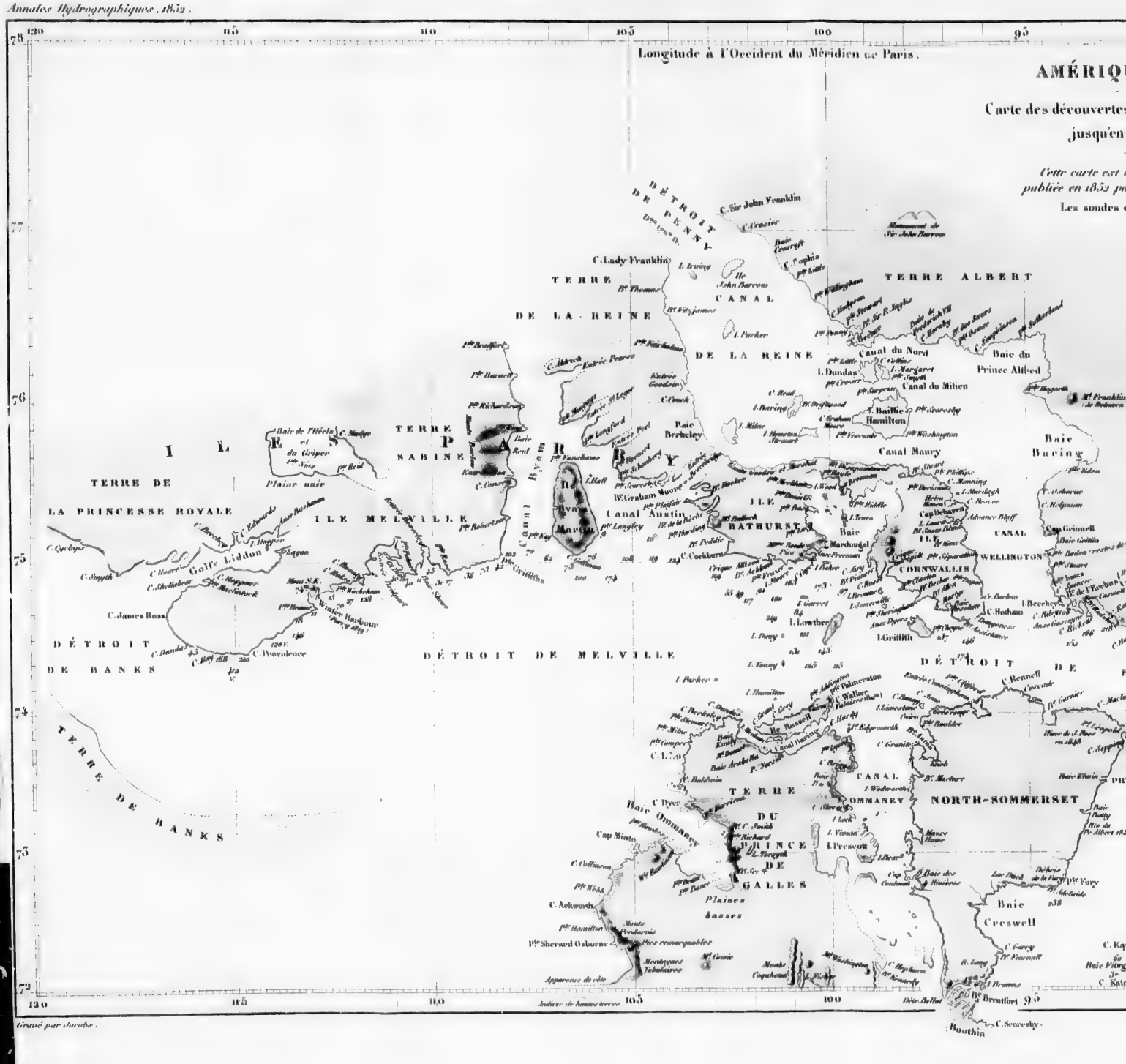



d'apr

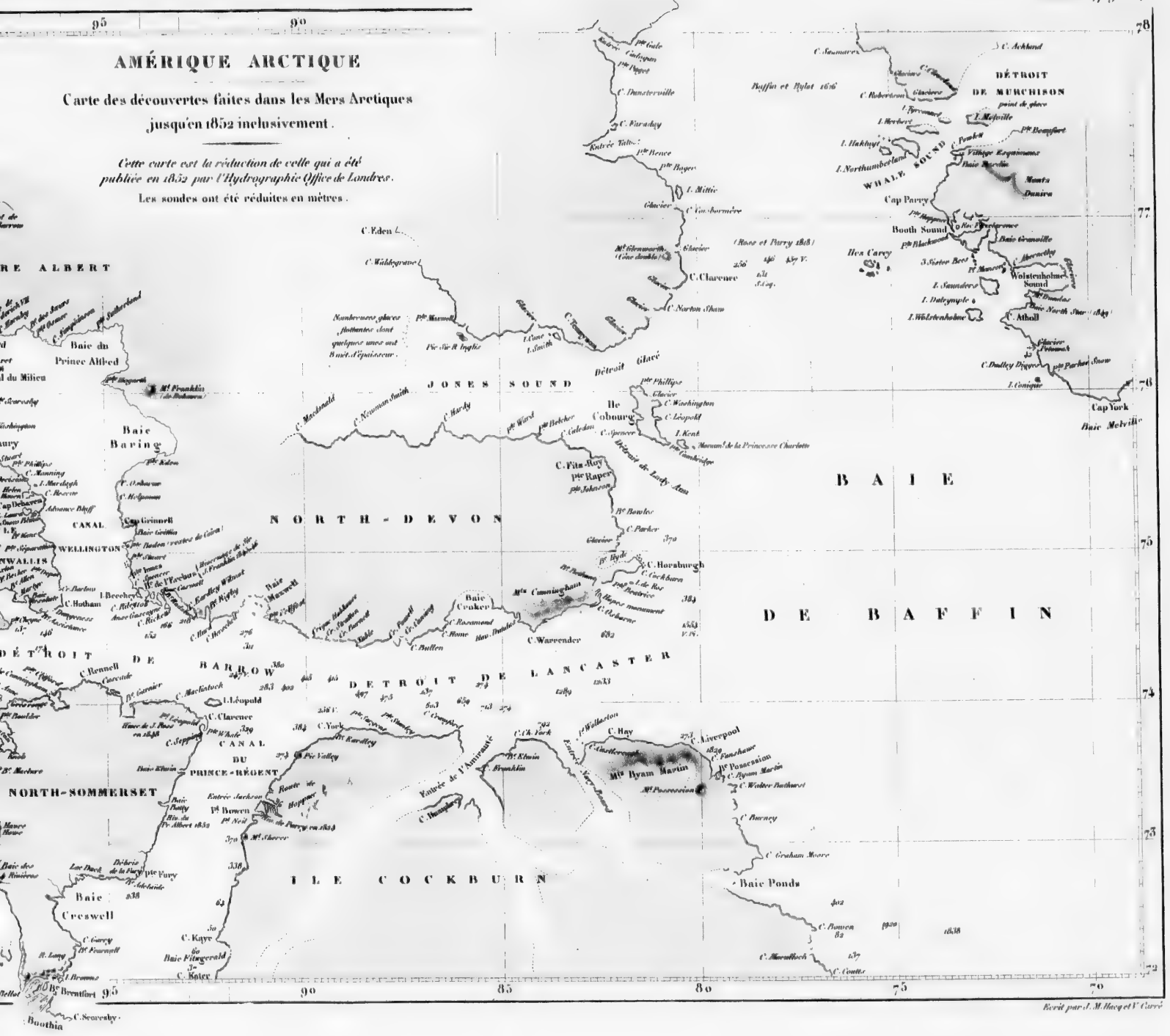



SUPPLÉMENT A LA CARTE DE L'AMÉRIQUE ARCTIQUE
*d'après les découvertes faites en 1852 par le Capitaine* Inglefield
dans le fond de la Baie de Baffin.

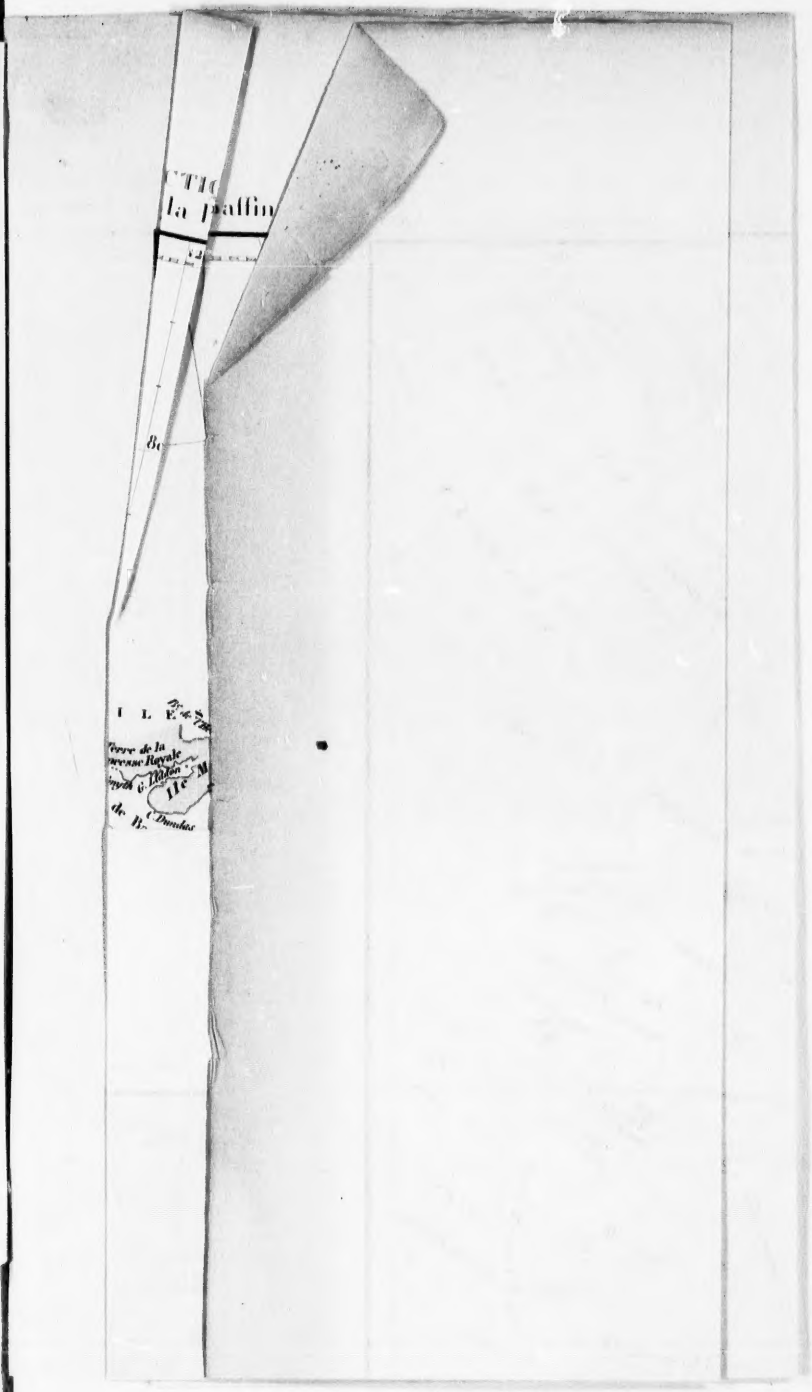
DÉTROIT
DE MURCHISON
WHALE SOUND
Cap Parry
Booth Sound
Iles Carey
Wolstenholme
Sound
C. Athol
I. Melville
Pte Beaufort
Baie Granville
I. Saunders
I. Dalrymple
I. Wolstenholme
C. Dudley Digges
I. Conique




Gravé par Jacobe.




Écrit par J. M. Hacq et V. Carré


la paffin
8e
I L E
Terre de la
Royale
11e M
C. Dundas

# CARTE DES RÉGION
comprises entre le Détroit de Béri

Gravé par Jacobs.

CARTE DES RÉGIONS ARCTIQUES
entre le Détroit de Béring et la Baie de Baffin.

Annales Hydrographiques, 1853.

Ecrit par J. M. Hacq.